



Transportation Safety Board of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2003

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada —
2003

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/77-2003
ISBN 0-660-62445-1



Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document "Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada". This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians in the new millennium. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a "citizen focus" shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2003 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

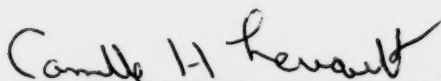
This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp>

Comments or questions can be directed to:
Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A 0R5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

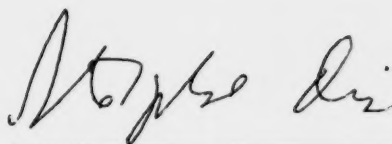
Transportation Safety Board of Canada

Departmental Performance Report

for the period ending
March 31, 2003



Camille H. Thériault
Chairperson
Transportation Safety Board of
Canada



Stéphane Dion
President
Queen's Privy Council for Canada



Canada

Table of Contents

List of Figures and Tables	ii
Section 1: The Chairperson's Message	1
Section 2: Strategic Context	3
2.1 Mandate and Mission	3
2.2 Key Co-delivery Partners	4
2.3 Risks and Challenges	4
2.3.1 Public Interest in Transportation Safety and Evolving Stakeholders Needs	4
2.3.2 Impact of Technology on Transportation	5
2.3.3 Level of Activity	6
2.3.4 Swissair Flight 111 Accident Investigation	6
2.3.5 Increased Litigation	7
2.3.6 Human Resources	7
2.3.7 Information Management	8
Section 3: Departmental Performance	9
3.1 Performance Management Framework	9
3.1.1 Plans and Priorities	9
3.1.2 Logic Model	10
3.1.3 Measurement Methodology	11
3.2 Performance Accomplishments	11
3.2.1 Swissair Flight 111 Investigation	13
3.2.2 Public Confidence in the Safety of the Transportation System	17
3.2.3 Implementation of Appropriate Safety Actions	18
3.2.4 Awareness of Safety Issues and Strengthened Safety Culture on the Part of Government, Industry and the Public	23
3.2.5 Increased Level of Safety Through the Reduction of Risk	25
3.3 Surveying Client Needs and Adjusting Program Delivery	27
3.3.1 Stakeholder Needs Analysis Project	27
3.3.2 Government On-Line	28
3.4 Modern Management	28
3.4.1 Effective Organizational Performance	29
3.4.2 Implementing Modern Comptrollership	30
Section 4: Other Information	33
Appendices	34
Appendix A: Transportation Safety Statistics	35
Appendix B: Financial Performance	36
Appendix C: Internet Addresses for Other Organizations	41
Appendix D: Consolidated Reporting	42
Appendix E: Financial Statements and Auditor's Report	49

List of Figures and Tables

Figure 1: TSB Results-Based Logic Model	10
Figure 2: Accidents Reported to the TSB	12
Figure 3: TSB Score Card	13
Figure 4: SR 111 Costs by Fiscal Year	14
Figure 5: Tracking the Safety of Modes	18
Figure 6: TSB Productivity	19
Figure 7: Safety Outputs by the TSB	20
Figure 8: Occurrences Investigated and Safety Actions—Part I	21
Figure 9: Occurrences Investigated and Safety Actions—Part II	22
Figure 10: Assessment of Responses to TSB Recommendations—Current Year	26
Figure 11: Assessment of Responses to TSB Recommendations (1990-2003)	26
Figure 12: Use of Financial Authorities	36
Figure 13: Detailed Breakdown of 2002-2003 Total Authorities	37
Figure 14: Net Cost of Program by Operating Activities	39
Figure 15: TSB Historical Spending	40
Figure 16: Employment Equity Representation by Designated Group	45
Figure 17: TSB Contracting Activities	47
 Financial Table 1: Summary of Voted Appropriations	 37
Financial Table 2: Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending	38
Financial Table 3: Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending ..	40

Section 1: The Chairperson's Message

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) enjoys a solid reputation as a professional and technically-competent organization that consistently contributes to the advancement of transportation safety in Canada and internationally. The TSB is also recognized as a leader amongst small federal departments and agencies for its efforts on management renewal. Now well into its second decade of existence, the TSB is not content to rest on its past successes. The past year has been extremely busy for our managers, staff and Board members.

March 2003 saw the completion of the investigation into the crash of Swissair Flight 111 and the release of the final Board report. This was the largest and most complex aviation safety investigation the TSB has ever undertaken and required a significant investment of people, resources and time. These efforts culminated in a comprehensive report and 23 safety recommendations that have led to significant changes worldwide.

The TSB also undertook and completed a stakeholder needs analysis. This important consultation, provided us with valuable information that is being used to review and adjust our processes and outputs while maintaining our commitment to investigation quality and report publication timeliness. This will ensure that the TSB can continue to provide a relevant, useful and efficient safety investigation program.

In 2002-2003, the TSB published its first Business Plan bringing together a number of priorities with a strong commitment to action. Modern comptrollership management initiatives were fully integrated into this business plan. Over the course of the year, many excellent results were achieved thereby establishing a solid foundation for further improvements in subsequent years. Our management improvement initiatives, combined with discussions and negotiations with the Treasury Board Secretariat, have led to the approval of additional resources to assist the TSB in dealing with mounting resource pressures.

As we look forward to the future and the challenges that lie ahead, we are confident that the organization will continue to make an effective contribution to advancing transportation safety for Canadians. Given the events of the past two years, and concerns with the safety and security of transportation, Canadians expect no less.

Section 2: Strategic Context

2.1 Mandate and Mission

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). Under this legislation, the TSB's only objective is the advancement of transportation safety in the marine, rail, pipeline and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, when necessary, public inquiries into selected transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies which in turn may result in recommendations designed to improve safety and reduce or eliminate risks to people, property and the environment.

Our Mission: to advance transportation safety.



The jurisdiction of the TSB includes all marine, rail, pipeline and air transportation occurrences in or over Canada. The Board also represents Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving ships, railway rolling stock, or aircraft registered, licensed, or manufactured in Canada. In addition, the Board carries out some of Canada's transportation safety obligations to the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings and recommendations through the President of the Queen's Privy Council. As such, the TSB is not part of any portfolio to which Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada - Canadian Coast Guard or the National Energy Board belong. The creation of the TSB as an independent agency eliminated any potential for a conflict of interest within government bodies regulating or operating transportation activities, while also investigating the failures associated with their own regulations and operations. The legislation gives the TSB the exclusive authority to investigate for the purposes of making findings as to causes and contributing factors and provides that other departments (such as Transport Canada and the National Energy Board) may investigate for any other purposes. The TSB's investigation process is described on our Web site at http://www.tsb.gc.ca/en/investigation_process/tsb_brochure.pdf.

2.2 Key Co-delivery Partners

Many individuals and groups cooperate with the TSB in the fulfilment of its mandate. During the course of an investigation, the TSB interacts directly with individuals, such as survivors, witnesses, next-of-kin, and operators, with other organizations and agencies, such as coroners, police, manufacturers, owners, and insurance companies, and with other federal government departments and agencies. The cooperation of all these individuals and organizations is essential to the conduct of the TSB's business, whether they contribute as providers of information or of support services.

The TSB has no authority to implement changes; its mandate is limited to the identification of safety deficiencies and the communication of credible safety messages and persuasive arguments to influence change. The TSB can therefore be deemed successful when others, such as regulators, operators, and manufacturers, implement actions to mitigate risks using the TSB outputs. The TSB is one of many Canadian and foreign organizations involved in improving transportation safety nationally and internationally.

2.3 Risks and Challenges

The TSB operates within the context of the very large and complex Canadian transportation system (see the Transport Canada Internet site at http://www.tc.gc.ca/pol/en/t-facts3/Transportation_Annual_Report.html and the National Energy Board site at http://www.neb.gc.ca/energy/index_e.htm for details). This system is very dynamic and in a constant state of change, resulting in particular challenges for the TSB.

2.3.1 Public Interest in Transportation Safety and Evolving Stakeholders Needs

Transportation safety has always been a matter of public concern in Canada. This is largely due to the essential social and economic role that the transportation system plays in this country. New information demands have evolved in the aftermath of such accidents as the crash of Swissair Flight 111 (SR 111) near Peggy's Cove, Nova Scotia, the April 2001 Via Rail train derailment in Stewiacke, Nova Scotia, the sinking of the *Lady Duck* tourist amphibus in Ottawa, Ontario, and the February 2001 explosion of a gas pipeline compressor station in Quebec's Eastern Townships. News media expect real-time, round-the-clock, on-site coverage. The expectations of the next-of-kin for support from the investigating agencies have also increased. They have an enormous thirst for up-to-date factual information; most wish to closely follow the progress of the investigation. Given the loss they have suffered, great care must be exercised in communicating with them. The TSB also faces increasing demands for occurrence data from regulators, as well as for information through the Access to Information program, especially given the

increasing trend toward litigation resulting from transportation accidents. Manufacturers and operators expect more technical information within a shorter time frame to take appropriate safety actions and thereby preserve their competitive interests.

The terrorist attacks in the United States on September 11, 2001 also had a significant impact on transportation activities in Canada and abroad. The public is interested, more than ever before, in transportation security issues and views safety and security as essentially the same thing. The TSB has noted that the "security" concerns of the general population have heightened their preoccupation with "safety" issues.

Fulfilling these evolving needs is proving to be a major challenge with existing resource levels. In 2002-2003, the TSB therefore undertook a stakeholder needs analysis to better understand the current and future needs of its stakeholders. The results of this analysis will be used to adjust the TSB's products and services to optimize results achieved. Section 3.3.1 of this report provides more detailed information on this initiative.

2.3.2 Impact of Technology on Transportation

Over the last 10 years, the rate of technological change in the transportation industry has been very rapid. This is largely due to significant advances in computer and electronics technology, the development of new materials, and their application to the transportation industry. These advances affect all modes of transportation, and while many of them enable investigators to perform their work more effectively, they also make the job of investigation and safety analysis increasingly more complex and specialized. The increased reliance on automation poses particular problems for analysing failures at the human-machine interface.

These rapid technological changes represent dual challenges for the TSB. First, considerable investments must be made in employee training to maintain the required level of technical expertise. Without a solid and current knowledge base, TSB investigators would very rapidly lose their credibility vis-à-vis the industry. Secondly, the TSB must maintain the appropriate capital asset infrastructure required to test and examine the equipment and materials in use by industry. This is a significant challenge, given that the TSB, like most other governmental organizations, had significantly reduced its capital investments over the past 10 years in order to cope with important budget cuts. The cumulative impact of these cuts has led to a significant capital asset rust-out. Rather than simply having to keep up with industry, the TSB must now also face the challenge of catching-up on technology.

TSB senior management recognized the importance of these challenges and the need for immediate action. This led to the identification of employee learning and capital asset replacement as immediate priorities. A number of initiatives were identified in the 2002-2003 Business Plan to address employee learning. Discussions were also held with the

Treasury Board Secretariat and the case was made to obtain one-time incremental resources to address the capital asset rust-out problem. Section 3.4.1 of this report provides more detailed information on these initiatives.

2.3.3 Level of Activity

On average, 3,500 transportation occurrences are reported each year in accordance with federal reporting requirements. The TSB bases its decision to investigate on its Occurrence Classification Policy (see the TSB Internet site at <http://www.tsb.gc.ca/en/common/policies/occurrences.asp> for details) using a comprehensive risk management process aimed at evaluating the consequences of operational decisions. The prime criterion for deciding to investigate is whether an investigation is likely to lead to a reduction in risk to persons, property or the environment. Based upon these considerations, the TSB does not investigate some accidents which are less likely to result in safety actions, even when they involve fatalities. This has resulted in some adverse public reaction, and the TSB has come under increased public pressure to investigate more occurrences. Approximately 140 investigations are currently in progress. Of that total, approximately 37% are more than one year old. For a relatively-small organization, the management of this backlog, combined with the sustained uptake of new cases, presents an ongoing challenge to meet the expectations arising from the high level of public interest and demand for investigations.

As reported in previous Departmental Performance Reports, despite numerous efforts over the past few years, limited success was achieved in reducing the backlog. TSB senior management recognized the need for a totally different approach. A plan was drafted and short term incremental funding was requested for a period of two years to implement the plan. Section 3.2.3 of this report provides more detailed information on this initiative.

2.3.4 Swissair Flight 111 Accident Investigation

The crash of SR 111, near Peggy's Cove, Nova Scotia, en route to Geneva from New York on the night of September 2, 1998 took the lives of 229 persons. This has been the largest and most complex safety investigation the TSB has ever undertaken. In fact, it is one of the most complex accident investigations ever undertaken by any accident investigation agency worldwide. The extent of destruction of the aircraft, as well as the complexities of wreckage recovery from the bottom of the ocean, made the task of investigating extremely difficult. TSB investigators and support staff worked thousands of hours to get the job done as expeditiously as possible.

The TSB has gone to great lengths to release significant information as it became available. Many of the TSB's recommendations were issued during the course of the investigation and have already been adopted by regulatory authorities, airlines and aircraft

manufacturers. However, September 2002 marked the fourth anniversary of the crash, and the final report had not yet been published. There were numerous questions from the next-of-kin, key stakeholders, the local Nova Scotia community and the media with respect to when the investigation would be completed and the final report released. The core TSB investigation team was also becoming exhausted and work on other investigations was being delayed. Everyone sought closure as soon as possible.

Nevertheless, expectations of the final report remained very high. With concentrated effort, the final occurrence investigation report was issued on March 27, 2003. The TSB successfully overcame the risks and challenges by delivering a long awaited report which was universally accepted for its technical excellence and its messages. Feedback was largely positive and a significant number of unsolicited letters of appreciation and commendation were received by the TSB. Section 3.2.1 of this report provides more detailed information on the results of this investigation.

2.3.5 Increased Litigation

There are significant increases worldwide in litigation surrounding transportation accidents. Civil suits, and in some cases criminal charges, are becoming common practice. Consequently, challenges to information protection provisions of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* also occur more frequently. This results in a greater pressure and investment by the TSB in legal services and information management activities to preserve the integrity of our investigation process and of our legislation. Given the fundamental and critical tenet that information obtained by the TSB during the course of accident investigations must be used only for the furtherance of transportation safety and not for other purposes, the TSB has little choice but to respond to legal/court proceedings when it is named as a party in a case, when court orders are served to obtain TSB records, or when investigators are summoned as expert witnesses.

2.3.6 Human Resources

A key risk for the TSB in delivering on its priorities is related to its workforce. The TSB has already seen a significant turn-over within its management team and investigation staff. More staff departures are foreseen in the next few years as additional employees and managers retire or move on to other career opportunities. This will leave the TSB with a significant loss of corporate memory and of experienced staff in many facets of the operations. Succession planning measures are being considered to ensure that service delivery is not hampered due to gaps created by the departure of these staff members.

In June 2002, the TSB participated in the Public Service Employee Survey. Although the survey results were generally positive, a number of areas of concern were identified. Employees identified concerns with: workload pressures, career development,

classification and compensation, as well as internal communications and governance issues. If these issues are left unaddressed, the TSB could be faced with employee retention and morale problems that could detract attention and resources from the corporate priorities. A committee of employees and managers has developed an action plan which addresses these issues of importance. This plan will be implemented in the coming year.

2.3.7 Information Management

The effectiveness and value of the TSB are derived from its mandate to collect factual information associated with transportation accidents, to analyse that information, and to transfer information and knowledge to agents of change and the Canadian public so that safety improvements may be effected. The TSB's current applications and systems were developed to support only some of the data collection and analysis work of the investigators. Even with numerous attempts to map the core business processes on the systems, they still do not support the full life cycle of the investigation process nor do they support the management of the multimedia case files required for each investigation. As a result, there are now a number of different disconnected systems and databases used to support investigations. Hence, there is no uniform practice by which the information is gathered, created or stored. There is limited knowledge of what we have and where it is. In addition to this, the technology upon which the major data collection systems are based is no longer widely supported in the industry thereby making system maintenance and enhancements difficult and expensive.

The TSB has a well-documented need for an integrated information management solution supporting business requirements and providing for electronic records management. A plan is now being put in place for the development of the next generation of business applications that will replace the current applications. By redesigning the current applications to make better use of new technologies, particularly in supporting unstructured and multimedia information, the TSB can provide more effective and integrated tools for investigators, a more efficient process for producing investigation reports and better long-term sustainability of the information systems at the TSB.

Section 3: Departmental Performance

3.1 Performance Management Framework

In 2002-2003, the TSB undertook the development of an integrated performance management framework. The framework consists of five key documents. The five-year *TSB Strategic Plan* is used to set the strategic directions. The annual *Business Plan* is then used to set the short-term priorities and to guide the activities and resource allocation decisions for the coming year. The *Report on Plans and Priorities*, based upon the Business Plan, defines the commitments to Parliament and Canadians. The *Balanced Score Card* defines specific performance indicators and is used by management to measure and monitor progress. Finally, the *Departmental Performance Report* closes the accountability loop by reporting to Parliament on the results achieved.

3.1.1 Plans and Priorities

In its 2002-2003 *Report on Plans and Priorities*, the TSB defined the following desired strategic outcome and related indicators.

Provide Canadians with:	To be demonstrated by:
Advancements in safety through independent, objective and timely analysis of safety failures in the federally regulated transportation system.	• Increased and justified public confidence in the safety of the transportation system. • Timely implementation of appropriate safety actions. • Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of government, industry and the public. • Increased level of safety through the reduction of risks. • Effective organizational performance.

Two major priorities were identified:

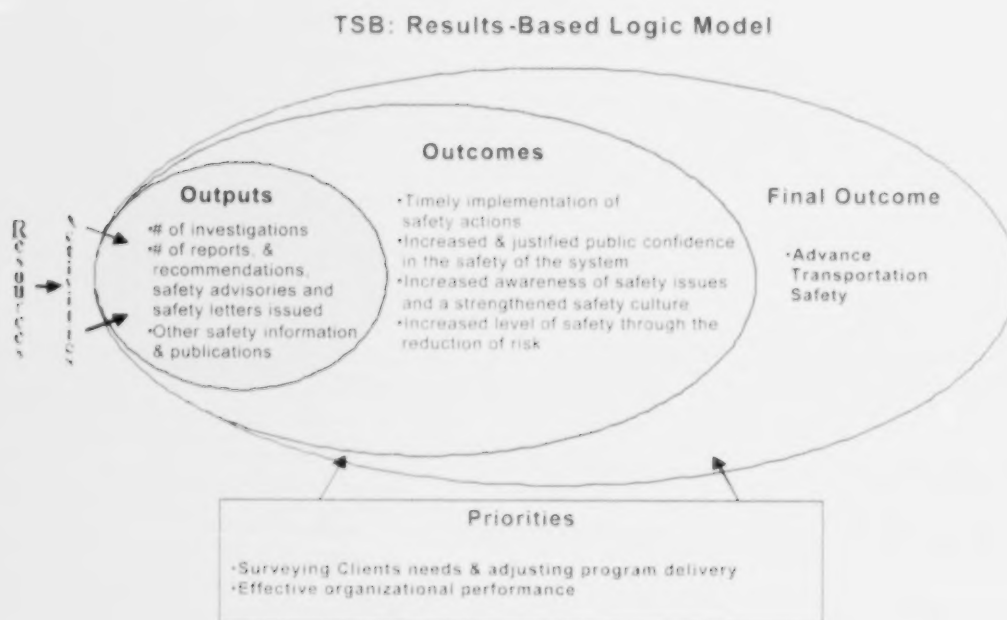
- surveying client needs and adjusting program delivery as a consequence, and
- implementing modern comptrollership.

The 2002-2003 *Report on Plans and Priorities* also indicated that during the year, emphasis would be placed on review and analysis activities, as well as the planning and implementation of change in order to better position the organization to fulfill its mandate in a sustainable manner. The Report further noted that this might involve the temporary diminishment or curtailment of certain ongoing activities to free up resources that could be applied to the achievement of corporate priorities. It was therefore anticipated that the more visible outputs of the TSB, such as investigations, reports and publications would not increase and could, in some instances, decrease. TSB management estimated that a minimum of two years would be required to plan and implement changes before any significant benefits are realized. Throughout this period of change, the TSB committed to ensuring that a high level of quality is maintained in its work and that proper attention is placed on other important issues such as occupational health and safety, employment equity and official languages.

3.1.2 Logic Model

The purpose of the logic model which follows is to identify the linkages between the activities of the TSB and the achievement of its outcomes. The logic model is a roadmap showing the chain of results connecting resources and activities to outputs and to expected intermediate and final outcomes.

Figure 1

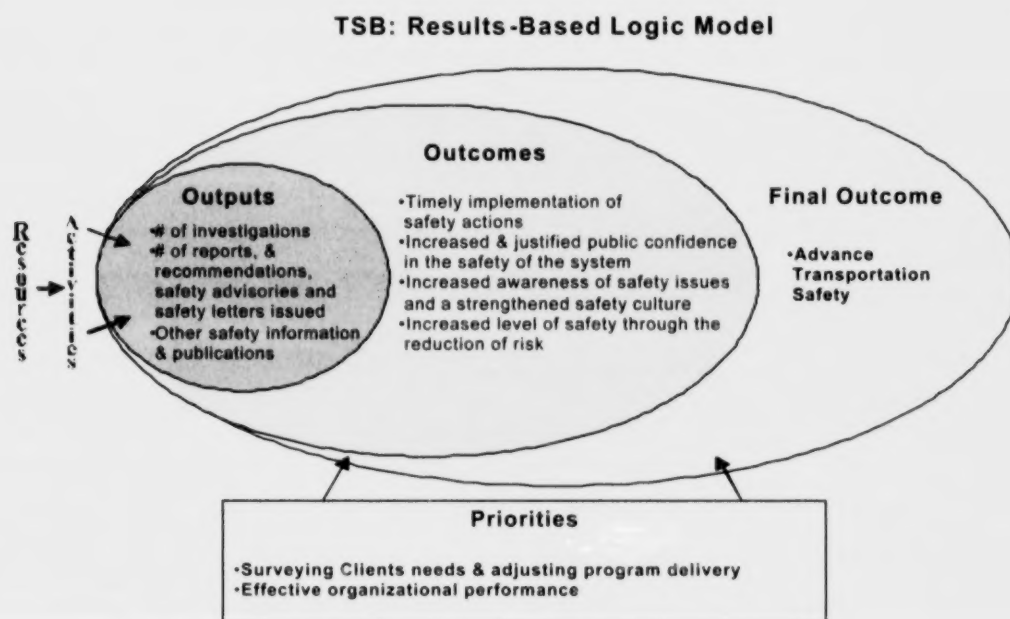


The 2002-2003 *Report on Plans and Priorities* also indicated that during the year, emphasis would be placed on review and analysis activities, as well as the planning and implementation of change in order to better position the organization to fulfill its mandate in a sustainable manner. The Report further noted that this might involve the temporary diminishment or curtailment of certain ongoing activities to free up resources that could be applied to the achievement of corporate priorities. It was therefore anticipated that the more visible outputs of the TSB, such as investigations, reports and publications would not increase and could, in some instances, decrease. TSB management estimated that a minimum of two years would be required to plan and implement changes before any significant benefits are realized. Throughout this period of change, the TSB committed to ensuring that a high level of quality is maintained in its work and that proper attention is placed on other important issues such as occupational health and safety, employment equity and official languages.

3.1.2 Logic Model

The purpose of the logic model which follows is to identify the linkages between the activities of the TSB and the achievement of its outcomes. The logic model is a roadmap showing the chain of results connecting resources and activities to outputs and to expected intermediate and final outcomes.

Figure 1



3.1.3 Measurement Methodology

As noted earlier, the TSB has been working on the development of a balanced score card which will be the main tool used to measure organizational performance in the future. This score card will track performance along four major perspectives: financial, client / stakeholder, internal business process, and learning and growth. Current plans call for the full implementation of this new tool by the end of fiscal year 2003-2004.

Although definite indicators and the data collection methodology are not yet finalized, some of the indicators are already being used. Various methods are used to identify and capture performance information. Most of the data used in the analysis came from TSB information systems and was supplemented by Transport Canada information where appropriate. Information was also extracted from the stakeholder needs analysis report and the SR 111 post-report release media analysis report. Anecdotal evidence to support the performance assessment was obtained from various sources such as magazine articles, press clippings and individual testimonials. Where sources of information external to the TSB are used, they are identified.

Proper care and attention to data quality and limitations were ensured throughout the production of this report. This report presents a most accurate state of the TSB business and affairs on March 31, 2003. The financial statements have been audited by the Auditor General of Canada and her audit report is included in Appendix E. Other performance information is not currently subjected to an independent review or validation process. However, the TSB is in the process of implementing an internal audit function which, in the future, will be able to provide such assurance services.

3.2 Performance Accomplishments

Canada's transportation system is considered one of the safest in the world. Again this year, progress has been achieved in the ongoing quest to advance transportation safety even further. In 2002, 1,812 accidents and 1,374 incidents were reported in accordance with the TSB's regulations for mandatory reporting. There were also 657 voluntary incident reports. The number of accidents in 2002 decreased by 8% from the 1,959 accidents reported in 2001 and by 13% from the 1997-2001 annual average of 2,071 accidents.

Figure 2 (numbers are by calendar year)



This year was marked by declines in the number of accidents reported in all the modes. See Appendix A for details. The number of marine accidents was at its lowest since 1975, with a total of 483 reported to the TSB in 2002. This represents a 7% decrease from 2001 and a 14% decrease from the five-year average of 559. Even with increased activity in 2002, rail accidents reported to the TSB reached a ten-year low of 985, representing a 7% decrease from last year's total of 1,060 and a 10% decrease from the 1997-2001 average of 1,089. In the pipeline activities, 20 accidents were reported to the TSB and no serious injuries resulted from these. The last fatal pipeline accident in the portion of the industry under federal jurisdiction occurred in 1988. The accident rate with Canadian-registered aircraft (other than ultralights) is at a 25-year low—with 274 accidents reported in 2002. These reductions cannot be directly attributed to the efforts of any specific organization. Improvements in transportation safety are the result of the combined efforts of many participants including manufacturers, carriers, crews, and regulators, as well as the TSB.

It is virtually impossible to accurately measure the impact of the TSB on transportation safety. No two investigations are identical. Some lead to significant safety improvements, and others do not. There is also no good way to link costs incurred by the TSB directly to specific improvements in transportation safety. However, the TSB has certainly been successful in achieving its strategic outcomes over the past year as evidenced by the numerous safety actions taken by its co-delivery partners using the TSB's findings and outputs.

The next few pages of this report summarize the results and outcomes of the TSB's work over the past year as measured against the stated performance indicators. Given the magnitude of the SR 111 accident investigation, a separate section is dedicated to reporting the results achieved on that particular undertaking.

Figure 3

TSB Score Card	
Performance Indicators	Results
Completion of Swissair Flight 111 Investigation	✓
Increased and justified public confidence in the safety of the transportation system.	✓
Timely implementation of appropriate safety actions.	□
Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of government, industry and the public.	✓
Increased level of safety through the reduction of risks.	✓
Effective organizational performance.	□
Note: The symbols used to indicate the results achieved against each performance indicator are as follows: ✓ = objectives achieved □ = work is underway	

3.2.1 Swissair Flight 111 Investigation

The TSB's investigation into the September 1998 crash of SR 111 off the coast of Peggy's Cove, Nova Scotia was completed after more than four years of effort and an investment of approximately \$57.7 million by the Canadian government (see Figure 4 for the annual breakdown). This investigation was the most complex and exhaustive transportation accident investigation ever undertaken in Canada. During the investigation, the TSB led the efforts of thousands of individuals from various countries, companies and regulatory authorities. Complex underwater salvage efforts resulted in the recovery of 98% of the aircraft. Detailed analysis work resulted in a final investigation report which provides the world with one of the most detailed aviation disaster accounts ever compiled. This 338-page report was released on March 27, 2003, along with hundreds of pages of supporting technical information. The complete report is available on the TSB web site at <http://www.tsb.gc.ca/en/reports/air/1998/a98h0003/01report/index.asp>.

"It is being called Canada's biggest contribution to aviation safety ever."

*The London Free Press (editorial),
March 31, 2003.*

Figure 4

SR 111 Costs by Fiscal Year (in \$ millions)						
1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004 (Forecast)	Total
\$ 34.0	\$ 13.4	\$ 3.6	\$ 3.0	\$ 3.2	\$ 0.5	\$ 57.7

"The TSB delivered its final report into the crash this week. It was a magnificent document of infinite detail. Investigators didn't pretend to find answers where they couldn't, didn't shirk from making recommendations that will be inconvenient or expensive for the airline industry to follow."

Toronto Star, March 20, 2003.

In its final report, the TSB identified the causes and contributing factors that played a major role in the occurrence. The report reviewed the 14 interim safety recommendations that had already emerged from the TSB investigation, the impact those recommendations have had on aviation safety, as well as introduced nine additional safety recommendations. Throughout the investigation, the TSB worked closely with regulatory authorities, manufacturers, operators, other accident investigation agencies, and a variety of other stakeholders in order to accomplish this very complex investigation.

Action has been taken by various regulatory authorities and others to address the recommendations, advisories and observations made by the TSB during the course of this investigation, significantly improving aviation safety worldwide. Regulatory authorities, including Transport Canada, the Federal Aviation Administration (FAA) and the Joint Aviation Authorities (JAA), have provided beneficial feedback in response to all of the TSB's safety communications. Several recommendations have already been adopted by regulatory authorities, airlines and aircraft manufacturers thereby raising the bar and positively changing the culture of air safety. For example, the FAA issued airworthiness directives that required the removal of the flammable thermal acoustic insulation material known as metallized Mylar® from all affected US-registered aircraft. The FAA has also developed and implemented more stringent flammability standards for thermal acoustic insulation materials used in transport category aeroplanes. Other regulatory authorities will review these actions and apply them in their respective jurisdictions as necessary.

In addition, ongoing dialogue at the international level has taken place to raise awareness of and help stakeholders better understand and resolve the safety deficiencies. Safety actions initiated to date will result in an estimated cost well in excess of one billion dollars for the worldwide transportation industry. These actions include:

- the replacement of thermal acoustical insulation blankets in some 1,500 aircraft;
- the review of flammability test criteria and methods used by regulatory authorities, and the implementation of more stringent certification tests;

- the preventive inspection and repair of wiring, particularly in MD-11 and similar aircraft;
- the enhancement of basic aircraft wiring certification standards;
- the review by both regulatory authorities and aircraft manufacturers of their circuit breaker reset philosophies;
- the research and development of a more effective circuit breaker known as the Arc Fault Circuit Breaker;
- the preventive inspection and modification of flight crew reading lights in thousands of aircraft;
- the review of standby flight instruments to improve the placement, usability, and backup power requirements of such instruments;
- the provision of additional general training for air traffic controllers when dealing with aircraft emergency situations and special procedures such as fuel dumping;
- the removal of a specific in-flight entertainment system in Swissair aircraft;
- the issuance of 18 airworthiness directives requiring changes to a variety of passenger entertainment system design types;
- the review of specifications for flight recorder recording capacity and power supply;
- the modification of standard operating procedures for aircraft crews to prepare to land immediately upon detection of smoke from an unknown source in the aircraft;
- international initiatives to improve in-flight firefighting measures in a comprehensive, integrated way, including fire detection and suppression equipment, access to hidden areas of the aircraft to allow for firefighting, crew checklists, procedures, and training; and
- the review and revision by regulatory authorities of the conduct of Supplemental Type Certification work.

Additional safety actions were taken as a result of deficiencies identified during the investigation. More information on the SR 111 investigation report can be found at: http://www.tsb.gc.ca/en/reports/air/1998/a98h0003/01report/04safety/rep4_01_00.asp.

The TSB released the final investigation report at a news conference in Halifax in the presence of journalists as well as families of the crash victims. The news conference also aired live on a web cast which allowed anyone from around the world with Internet access to watch the news conference. Media from Switzerland, the United States, Germany, France and the United Kingdom provided substantial coverage of the report, although major international events such as the war in Iraq and SARS had an impact on both the quantity and positioning. During the month of March, the TSB website was visited 44,551 times, and 70% of these were international visits. There was a significant spike in the number of visits on March 27 and 28 surrounding the release of the SR 111 report, representing approximately 22% of the total number of visits in March.

"My family and I extend to you and your staff our sincere thanks for their hard work and dedication. It is our sincere belief that your work will lead to safer air travel and save the intense pain of these types of tragedies."

*Quote from a SR 111 next-of-kin,
March 2003.*

After more than four years, stakeholders were happy to see the completion and publication of the final investigation report, allowing closure to be achieved. Media coverage notes that the SR 111 report layed to rest any speculation about the pilots' actions and whether an emergency landing should have been immediately undertaken—this provided a measure of closure to the next-of-kin about the last moments of their loved ones. The open communications with the next-of-kin throughout the investigation and the special briefings provided to them after the release of the final report were really

appreciated. Canada, through the TSB, was truly perceived as a caring nation that could handle the human aspect of such a tragedy in a compassionate manner. An event was also held in Halifax for more than 100 local community and emergency services representatives, allowing them to connect, have discussions around the outcome of this most tragic event, thank them for their valuable contribution and providing them with a sense of closure around the accident.

This investigation has also permitted the advancement of safety investigation techniques and tools. The complexity of this investigation, and the lack of similar precedents, led the investigation team to exercise creativity in finding solutions to the problems at hand, from the recovery of wreckage from the ocean floor through to the use of special forensic techniques to help differentiate between electrical wire arcs, as well as the management and interpretation of an enormous amount of information. New automated tools, such as the computer fire modelling system, were developed and will remain with the TSB for use in future investigations. New techniques currently used primarily in a research environment were used in practical applications again resulting in a legacy that can be applied in future investigations. The TSB's work in this regard was recognized by the International Society of Air Safety Investigators in September 2001 with the presentation of its Jerome F. Lederer award.

The investigation has generated significant interest from many other organizations in Canada and around the world. Many are interested in learning from the TSB experience in order to improve their readiness to handle large disasters which could occur within their own jurisdictions. For example, foreign safety investigation agencies have contacted the TSB to enquire about sea recovery operations and techniques. Others have expressed interest in the TSB's database system to track wreckage components and in the three-dimensional computer modelling work. An association of chief information officers has even expressed interest in finding out how the TSB successfully managed the huge amount of information collected and created during the investigation. The TSB is willingly sharing this knowledge with others in the spirit of collaboration and in order to

further contribute to the advancement of transportation safety through the work of others around the world.

Many Canadians are not fully aware of the international agreements that oblige the Canadian government to conduct thorough investigations into aircraft accidents that occur within its territory; neither is there a full understanding among the Canadian public of the complexity of certain types of investigations, nor why they can take several years to complete. This investigation, which generated a significant level of public interest, presented an excellent opportunity for the TSB to get better known by Canadians. On many occasions, the TSB has attempted to explain its role in meeting its responsibilities, as well as the complexities of the tasks. For example, the general public's understanding of the effort that went into this investigation was greatly reinforced by a 90-minute documentary on the CBC program "The Nature of Things" which was aired a few days after the public release of the report.

3.2.2 Public Confidence in the Safety of the Transportation System

Canada has one of the safest and most secure transportation systems in the world. A threat to the safety and security of the transportation system could affect Canada's economic prosperity and its ability as a nation to trade effectively, as well as affecting Canadians' ability to travel.

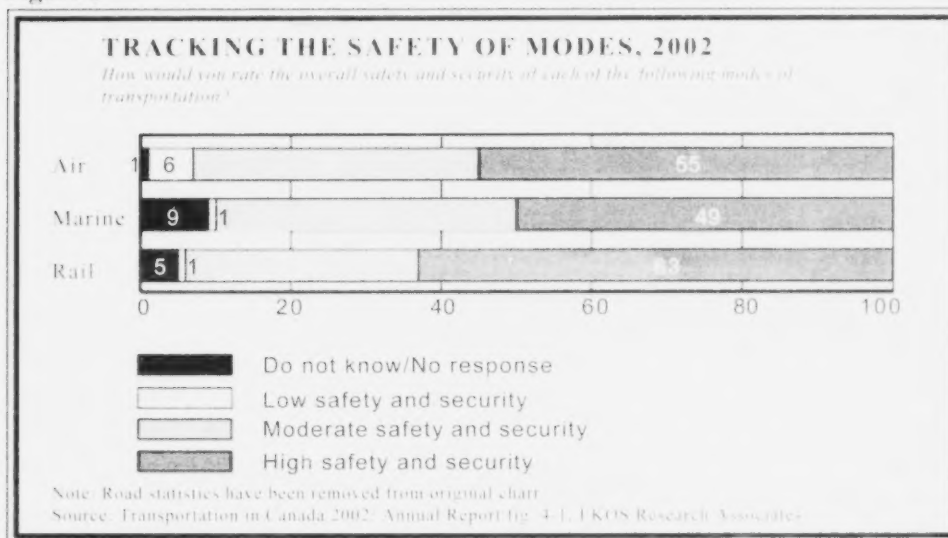
The safety and security of the transportation system are a shared responsibility. The TSB works with governments, transportation industries, agencies, associations and international organizations in order to further improve the system. It also collaborates with other government departments and agencies whose programs and services may be affected by transportation activities.

Reported accidents and incidents provide indicators of the transportation system's safety performance as well as help focus efforts on those initiatives and activities that have high safety benefits. As demonstrated in the tables of Appendix A, Canada continued to maintain a good safety record in 2002. The 2002 accident rates, per activity level for all modes, reflect a downward trend from the 2001 statistics while the 2002 accident rates for aviation, rail and marine are lower than the five-year average. Another indicator of the safety performance of the transportation system is the number of fatalities. In 2002, the aviation, marine and rail modes showed a decrease in fatalities from the five-year average. While the TSB cannot claim that the reduction in transportation occurrences is solely related to its work, a reduction in accidents and fatalities will positively influence the public's confidence in the safety of the transportation system.

In August 2002, Transport Canada commissioned EKOS Research to conduct a survey on Canadians' confidence in transportation safety and security. This survey found that, overall, the majority of Canadians had a high level of confidence in the safety and

security of the transportation modes (as illustrated in Figure 5). This is, in part, due to a high level of awareness of the many safety and security initiatives undertaken by government and industry.

Figure 5



“The safety and security of Canada’s transportation system continued to improve in 2002, demonstrated by decreases in the number of accidents in all modes and by security enhancements implemented since the September 11, 2001, terrorist attacks. Public confidence in the safety and security of the transportation system returned to near pre-September 11, 2001, high-confidence levels.”

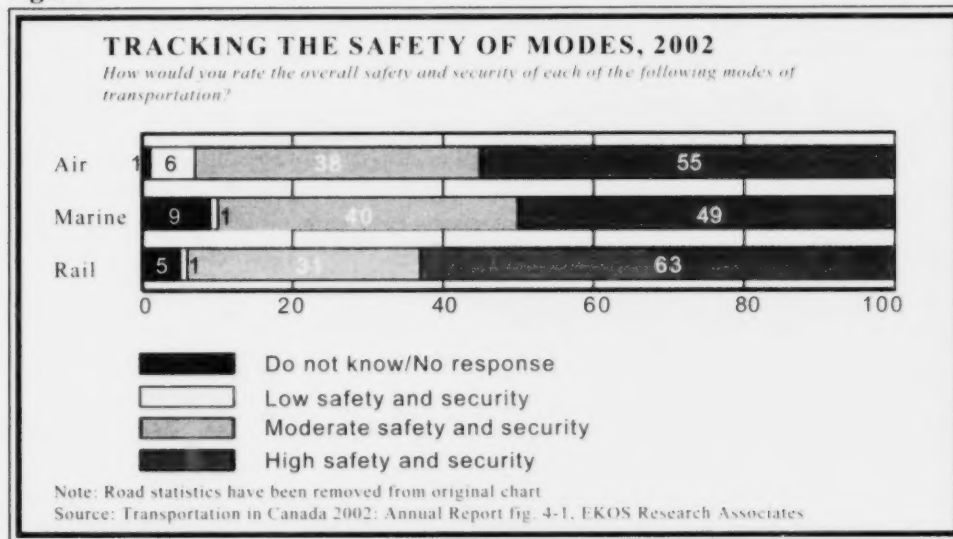
Transport Canada website

3.2.3 Implementation of Appropriate Safety Actions

Since its inception, the TSB has been acutely aware of the obligation to provide key safety information in a timely fashion to those who are in a position to implement changes. It is not uncommon for the TSB to provide, on an informal basis, critical safety-related information throughout the investigative process when it becomes apparent that important information should be shared with others. From time to time, the TSB also

security of the transportation modes (as illustrated in Figure 5). This is, in part, due to a high level of awareness of the many safety and security initiatives undertaken by government and industry.

Figure 5



“The safety and security of Canada’s transportation system continued to improve in 2002, demonstrated by decreases in the number of accidents in all modes and by security enhancements implemented since the September 11, 2001, terrorist attacks. Public confidence in the safety and security of the transportation system returned to near pre-September 11, 2001, high-confidence levels.”

Transport Canada website

3.2.3 Implementation of Appropriate Safety Actions

Since its inception, the TSB has been acutely aware of the obligation to provide key safety information in a timely fashion to those who are in a position to implement changes. It is not uncommon for the TSB to provide, on an informal basis, critical safety-related information throughout the investigative process when it becomes apparent that important information should be shared with others. From time to time, the TSB also

produces recommendations when enough information is available to recommend safety changes even before the conclusion of an investigation or the publication of the report. That notwithstanding, a final investigation report, particularly one that contains safety recommendations, is one of the most anticipated of the TSB's safety products.

For the second consecutive year, a conscious decision was made to reduce the number of new investigations started so that resources could be focussed on in-progress investigations and the renewal agenda. This year, 109 investigations were completed, compared to 111 in the previous year. The number of investigations in process decreased to 140 at the end of the fiscal year, from 160 at the start, a reduction of 12.5%. This reduction in the number of investigations in process is primarily due to a reduction in the number of new investigations undertaken during the year. Only 89 new investigations were started in 2002-2003 compared to the average of 100+ new cases in previous years. The average time to complete an investigation also dropped slightly to 580 days in fiscal year 2002-2003, from 586 days in the previous year.

Figure 6

TSB Productivity								
	Marine		Rail / Pipeline		Air		Total	
	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003
Investigations started	16	13	13	20	65	56	94	89
Investigations completed	18	15	19	24	74	70	111	109
Average duration of completed investigations (number of days)	817	703	680	757	505	494	586	580
Note: Results shown in this table can fluctuate significantly from year-to-year due to a number of factors such as staff turnover, complexity of investigations and the investigation of major occurrences.								

Treasury Board ministers have recently approved the inclusion of short term funding requests in the Supplementary Estimates of the next two fiscal years to help the TSB reduce its backlog of investigations in process, without further reducing the intake of new investigations. This investment will enable the TSB to reduce the backlog from 160 investigations (on January 1, 2003) to less than 100 and improve the mean time in process by 10% (approximately 60 days) by the end of fiscal year 2004-2005. As part of a broader human resources strategy, staff hired with these incremental resources will be viewed as potential replacements for staff expected to depart over the next two to three years. These resources will also permit current, more-experienced staff to contribute to a full range of

longer-term initiatives to improve performance in the future, including training, quality assurance and development of modern tools and procedures to aid investigative staff.

In 2002-2003, in addition to investigation reports, the TSB issued a total of 86 safety outputs—27 safety recommendations, 26 safety advisories and 33 safety information letters (see Figure 7 for breakdown by mode).

Figure 7

Safety Outputs by the TSB in 2002-2003			
	Recommendations	Safety Advisories	Safety Information Letters
Marine	5	7	17
Pipeline	0	0	1
Rail	5	6	9
Air	17	13	6
Total	27	26	33

These outputs led to concrete actions by other organizations that directly improved safety and/or reduced risks. For example, Transport Canada has targeted safety inspections, issued alert bulletins to inform industry about specific safety concerns, and introduced changes to safety regulations and procedures. Similarly, industry has reacted to the TSB's work by undertaking numerous safety actions, such as changes in operating practices and procedures, preventive modifications to equipment, replacement of parts, and the modification of training programs. Figure 8 provides a few specific examples of such safety actions that were taken during 2002-2003.

Figure 8

Occurrences Investigated	Safety Actions
Sinking of the Fishing Vessel <i>Nadine</i> <i>(The investigation revealed the lack of training hindered the abandonment of the ship and contributed to the loss of life.)</i>	In July 2002, Transport Canada put into force an implementation policy to ensure that all fish harvesters have completed the required basic safety training by July 30, 2007.
Canadian Pacific Railway Collision <i>(The investigation revealed that an unattended train had been left and although the reverser handle (commonly considered being the key to the locomotive) was removed, an unauthorized person had gained access to the locomotive cab and had been able to remove the brakes, causing a train collision and injury to the conductor.)</i>	CP mechanical inspectors have repaired all door and window locks on locomotives and instructions have been distributed to all crew members pertaining to the securement of unattended locomotives. In addition, CP has distributed reverser handles to all locomotive engineers in order that no reversers are left unattended. VIA Rail has reviewed its internal procedures and has reinforced their importance among locomotive engineers, with particular emphasis on the locking of windows and doors when the equipment is left unattended in an unprotected area.
Beech 1900D Controlled Flight Into Terrain <i>(The investigation revealed that there is a pressing need for additional restrictions related to instrument approaches in poor weather. In its final report, the TSB recommended that the Department of Transport expedite the approach ban regulations prohibiting pilots from conducting approaches in visibility conditions that are not adequate for the approach to be conducted safely.)</i>	As of May 26, 2002, Transport Canada indicated it had prepared Notices of Proposed Amendments to Regulations to address the TSB's recommendation concerning approach ban regulations related to visibility. Transport Canada advises that these Notices are currently under review at the Department of Justice prior to their publication in the Canada Gazette and implementation.

Safety information is also provided to key stakeholders throughout the investigation process permitting them to take immediate safety actions where appropriate. It is common practice to observe safety actions being taken by industry and government during the course of TSB investigations. For example, during the SR 111 investigation, the TSB released a series of recommendations relating to recording capacity and power source requirements for cockpit voice recorders and flight data recorders, thermal acoustic insulation, in-flight firefighting, and material flammability standards for materials used in commercial aircraft. The industry took action on these recommendations, even before the final report was produced.

Such safety actions can range widely in scope and importance. Operators will often take immediate remedial action after discussion with TSB investigators (for example, to clear the line of sight at a railway crossing by trimming bushes and vegetation). Regulators,

such as Transport Canada and the Federal Aviation Administration in the United States, regularly issue mandatory directives requiring inspections and/or component replacement based on the TSB's preliminary findings. In such situations, rather than issuing recommendations, the TSB can then report on the corrective actions already taken by industry and government agencies. The following table highlights a few specific examples of safety actions that were taken before the TSB investigations were completed.

Figure 9

Occurrences Investigated	Safety Actions
Near sinking of the Catamaran Passenger Vessel <i>Wasca II</i> <i>(The investigation revealed the combined weight of the operator, three wheelchairs, 16 passengers and their effects resulted in both pontoons being nearly submerged, leaving insufficient freeboard and reserve buoyancy for safe navigation.)</i>	The void spaces of the small catamaran passenger vessel were filled with marine styrofoam for positive buoyancy to the satisfaction of a Transport Canada inspector.
MD-11 In-Flight Fire Leading to Collision with Water <i>(The investigation identified a recessed map light installation in the MD-11 cockpit ceiling which was subject to arcing and heat damage. This discovery prompted an inspection of 12 additional MD-11 aircraft, which revealed various discrepancies, including cracked protective covers, repairs not in accordance with the component maintenance manual, heat deformation, evidence of arcing, and heat discolouration.)</i>	The Boeing Company issued an Alert Service Bulletin prompting the United States Federal Aviation Administration to issue an Airworthiness Directive. The Airworthiness Directive mandated a recurring inspection for the affected lights in the MD-11. Subsequently, the Federal Aviation Administration approved the flight crew reading light manufacturer's Service Bulletin which highlighted several design changes. Goodrich Hella Aerospace and Boeing Engineering conducted a successful design review in August 2002. Production of the new flight crew reading light series, based on these product improvements, began in November 2002.
Bulk Carrier <i>Windoc</i> striking Bridge 11 of the St. Lawrence Seaway <i>(The investigation revealed the bridge operator represented the sole line of defence for ensuring the area below the bridge is clear of vessel traffic before the bridge is lowered.)</i>	St. Lawrence Seaway Management Corporation introduced new communication procedures for vessels transiting all free-standing bridges between Montreal and Port Colborne.

3.2.4 Awareness of Safety Issues and Strengthened Safety Culture on the Part of Government, Industry and the Public

The TSB continues to promote the awareness of safety issues and of a safety culture amongst the various transportation stakeholders. Overall, TSB investigators have observed a greater awareness of safety issues and the early signs of development of a safety culture amongst people with whom they interact in the course of their work. Furthermore, significant events such as the crash of SR 111 and the September 11, 2001 terrorist attacks in the United States have also increased the level of public awareness about transportation safety. Although it is very difficult to measure the TSB's results in this area, the level of TSB activity demonstrates sustained efforts to achieve the desired outcome.

The TSB utilizes every opportunity to reiterate its key messages and create awareness of safety issues. In 2002-2003, the TSB published 109 investigation reports, as well as monthly and annual statistical reports. The TSB continues to publish the *Reflexions* safety digest. Four issues of *Reflexions* were published during fiscal year 2002-2003, however only three were distributed before March 31, 2003. These digests contribute to the advancement of transportation safety by reflecting on the safety lessons learned from accident and incident investigations. They also provide an effective tool to disseminate the results of safety investigations to a broad audience.

The TSB has taken a proactive approach to dissemination of information. Information is made readily available to industry, next-of-kin, the media and the public throughout the investigation process. Investigative staff is encouraged to maintain a dialogue with key stakeholders, including the early communication of safety issues that arise during the investigation. In an effort to satisfy both the public and the media's thirst for up-to-date factual information, the TSB responded to 1,158 information requests received through its web site and 697 media calls, not including those inquiries handled at the scene of an accident or at a report release news conference. The TSB held five news conferences and issued eight news releases. The TSB's Macro Analysis Division also responded to 618 requests for complex transportation occurrence database information.

The TSB has also been using its Internet site to increase awareness of safety issues and other transportation safety information. More than 22,000 visitors consult the TSB Web site every month—and that number reached a record high of 44,500 in March 2003 due to the release of the SR 111 investigation report. Visitors to the site are Canadians and people from all around the world. The increased traffic on the Web site can be attributed to the ease and timing of access, and to the increased volume of information made available. The use of the web site has proven to be a cost-effective and more timely way of disseminating information.

The TSB contributes to the dissemination of safety information at the international level. Many TSB information products are distributed not only in Canada but also in the United States, in Europe, and in various other countries around the world. The TSB also assists in the distribution of information originating from foreign countries. Such cooperation between the TSB and foreign organizations contributes to greater public access to safety information worldwide.

The TSB's expertise and its investigation methods are recognized internationally. For the second consecutive year, the TSB has been invited to teach investigative methodologies to air investigators in Singapore. The TSB was also invited to attend national and international conferences and workshops to present the TSB methodology for investigating for human factors in transportation occurrences. Staff from the TSB has also been requested to lecture annually at the International Maritime Academy in Trieste, Italy where students are taught methodologies and legislation used by marine investigation organizations worldwide. By participating in such events and sharing methodologies, the TSB not only provides industry with its best practices for their own internal use, but also paves the way for a better understanding by industry of the rigour applied to those investigations undertaken by the TSB.

The Integrated Safety Investigation Methodology (ISIM) training program developed by the TSB continues to draw significant interest from the transportation industry, including air carriers and railway companies, as well as other safety organizations within and outside of Canada (i.e. the United States, the Netherlands, New Zealand and the United Kingdom). Numerous requests have been received for participation in these training sessions. Although the TSB is not in the business of providing training to others, vacant seats in the investigator training sessions have been offered to other persons involved in transportation safety either in public, private or para-public organizations. The provision of such training has proven beneficial as external participants are gaining a better understanding of how the TSB works and are acquiring methodology and safety approaches enabling them to apply such methodology toward achieving similar objectives of advancing transportation safety. Furthermore, the Canadian Coast Guard is looking at developing an investigation training package for their field agents based on the TSB methodology.

The TSB is also involved in an initiative to enhance and promote a positive safety culture in the west coast marine community, particularly amongst operators of small vessels and fishing vessels. The Inter-Agency Marine Action Group brings together agencies from both the federal and provincial governments and provides an opportunity to work together to promote safety awareness, provide safety education and foster safe operating practices within the marine community. The objective is to effect behavioural change within the marine community and thereby reduce the incidence of marine-related accidents and fatalities.

3.2.5 Increased Level of Safety Through the Reduction of Risk

Overall, the TSB has been successful in identifying safety failures and in reducing risks in the transportation systems. TSB investigations result in reports identifying safety failures and, where appropriate, containing recommendations to reduce risks. Over this past year, in all cases where the TSB undertook an investigation, safety failures or factors contributing to the occurrence were identified and communicated. These results reflect a careful application of the TSB's occurrence classification policy in deciding whether to investigate or not, and on a thorough implementation of the investigation methodology. This systematic approach ensures that TSB investigation resources are invested in areas with the greatest potential safety payoffs.

A total of 3,848 occurrences were reported to the TSB in fiscal year 2002-2003, of which the TSB decided to investigate 89 occurrences. All reported occurrences were examined in accordance with the Board's Occurrence Classification Policy to identify those with the greatest potential for advancing transportation safety. Information on all reported occurrences was entered in the TSB database for historical record, trend analysis, and safety deficiency validation purposes.

One way to measure the quality of TSB findings and recommendations is by assessing the TSB's effectiveness in convincing others of the need for change to improve safety. The TSB therefore assesses the responses to its recommendations to establish the extent to which the underlying safety deficiency has been or is being redressed. Logically, the extent of the planned implementation of safety actions will be predicated upon the degree to which the addressee has accepted the existence of a particular unsafe condition and the magnitude of the associated risks. In 2002-2003, the TSB received responses to fifteen safety recommendations—seven assessed as having a "satisfactory intent" to address safety deficiencies identified in the recommendations and three assessed as "satisfactory in part". No response was assessed as Unsatisfactory. The results of this assessment are shown in Figure 10.

"Transport Canada has made considerable changes to its regulations, inspection and certification of small passenger vessels following the sinking of the *True North II*. The department has addressed the TSB's concerns and recommendations, and has nearly completed related regulatory changes and initiatives."

David Collenette, Minister of Transport

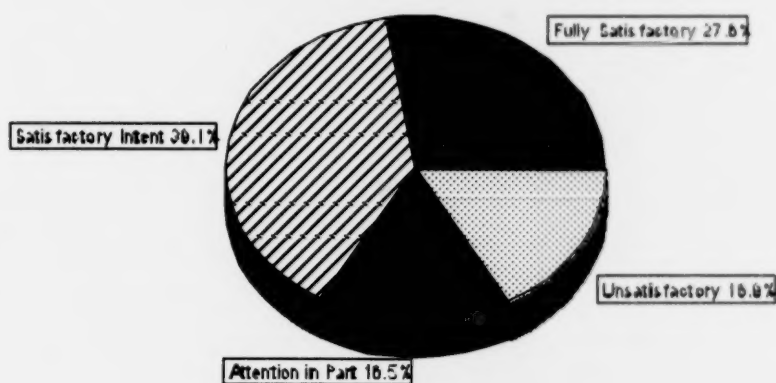
Figure 10

Assessment of Responses to TSB Recommendations - Current Year						
2002-2003 (Year response received)	Fully satisfactory attention to safety deficiency	Satisfactory intent to address safety deficiency	Attention to safety deficiency satisfactory in part	Unsatisfactory attention to safety deficiency	To be assessed	Total
Marine	0	0	2	0	0	2
Pipeline	0	0	0	0	0	0
Rail	0	4	1	0	1	6
Air	0	3	0	0	4	7
Total	0	7	3	0	5	15

Over the longer term, the response to TSB recommendations is also very positive. Figure 11 illustrates the assessment of responses to TSB recommendations issued since 1990.

Figure 11

Assessment of Responses to TSB Recommendations (1990-2003)



3.3 Surveying Client Needs and Adjusting Program Delivery

One of the priorities identified in the *2002-2003 Report on Plans and Priorities* was to survey key stakeholders as to their needs and then to adjust the TSB's program delivery in order to better respond to those needs. During the year, work was done on two parallel paths. First, a stakeholder needs analysis project was undertaken. Secondly, work was undertaken under the broader government-wide initiative of Government On-Line. Results achieved on both initiatives are described in the following sections.

3.3.1 Stakeholder Needs Analysis Project

During the 2002-2003 fiscal year, the TSB initiated a consultative process designed to seek the input of a wide range of TSB stakeholders. A selection of primary transportation safety change agents representing national and international interests was interviewed, and provided a good appreciation of these stakeholders' views and needs with respect to TSB products and services. To supplement the results of this research, and to provide for a high level, strategic commentary on the TSB and its products and services, a group of senior transportation executives from across the transportation industry, key associations and unions were also consulted in an expert panel setting.

These consultations have provided the TSB with a broad assessment of stakeholders' needs and expectations, an appreciation of how successfully the TSB is achieving its mandate and how it is viewed from the outside.

Regulators and safety agencies / associations regard the TSB as a very important potential source of information and the TSB's ability to deliver on its mandate (i.e. the monopoly to investigate for cause) is seen to be key in advancing safety in the transportation sector. However, many believe that the TSB is not realizing its full potential as an important source of information.

Among other stakeholder groups, particularly small carriers / operators / owners, the TSB is not viewed as a main source for safety-related information. A number of them have either no experience or direct contact with the TSB or have not been exposed to the TSB's products and services. Many view the TSB as an investigative body only, a reactive organization, and not one that is proactively involved in either the prevention of accidents / incidents or in the promotion of safety issues per se.

There is agreement that the TSB's main strengths are the technical competence and professionalism of its staff, and the TSB's ability and expertise in identifying the causes and contributing factors of occurrences. The TSB's independence and impartiality in its processes, both during investigations and in its reporting, are seen, by stakeholders, to give the TSB a great deal of credibility with all players concerned with transportation safety and with the general public.

Amongst all the information collected, the following major issues were identified for further consideration:

- the timely and effective dissemination of safety information;
- the demand for broader stakeholder consultation in investigation reports and the development of safety recommendations;
- the lack of awareness of TSB products and services;
- the small proportion of occurrences that are investigated;
- the perception that the TSB focuses too much on reactive occurrence investigations and not enough on proactive safety studies and analysis; and
- the demand to expand the TSB's mandate to include truck, bus and marine pleasure craft occurrence investigations.

Over the coming year, the results of the consultation process will be used, along with other information, in the review of departmental operational processes and outputs to ensure that they continue to meet the needs of stakeholders and that optimal results can be achieved with the resources provided by Parliament. Once the review process is completed during the first part of 2003-2004, an operational action plan including organizational impact, costs, change management considerations and internal and external communications strategies will be developed and implemented.

3.3.2 Government On-Line

Work was undertaken in partnership with Transport Canada (TC) to improve the quality of TSB data, improve the mechanism by which we share the data with TC, and contribute to the construction of the TC safety data warehouse project. In addition, a pilot system was developed to make occurrence data available via an online query on the TSB's public web site. Work will continue on this project as resources permit in fiscal year 2003-2004.

Work was also done to completely redesign the TSB web site. The site is now fully compliant with the Government On-Line requirements and much more user-friendly. Significant additions were also made to the content of the site.

3.4 Modern Management

The TSB senior management team has recognized the importance of modernizing and strengthening the organization's management frameworks. A number of efforts have been undertaken to integrate various departmental and governmental management initiatives. Our focus is on building a solid foundation—leaders who are committed to results; motivated people who are contributing to results and working in a learning, challenging and rewarding environment; and a clear set of shared values that governs the way in which we work.

The tabling in Parliament of legislative changes to modernize the management of human resources in the Public Service will have a significant impact on the TSB. Although it is too early to articulate specific departmental plans on the modernization of human resources, the TSB is currently reviewing the potential implications in order to prepare for the development of an action plan soon after the new legislation is approved by Parliament.

3.4.1 Effective Organizational Performance

In 2001-2002, the TSB embarked on a path of change essential to its future success. The renewal agenda was motivated by three main factors: the requirement to function under a more structured planning and resource management framework; the resolve to strengthen internal management practices consistent with the government's Modern Comptrollership initiative; and the imperative to define the appropriate balance between activity levels and the resource base within which the TSB must operate. This ambitious change agenda has required and will continue to require persistence, patience, understanding and involves a certain level of risk.

Fiscal year 2002-2003 saw the publication of the organization's first-ever business plan based upon seven corporate priorities. A summary of this plan is accessible on the TSB website at <http://www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp>. The business plan clearly laid out specific initiatives with deliverables and accountabilities. Identifying the areas requiring priority attention was not difficult, however, determining the source of financial and human resources to address them was. Tradeoffs had to be made—resources from the operations were freed-up and applied to the achievement of corporate priorities. It was also anticipated that the more visible outputs of the TSB, such as investigations, reports and publications would likely decrease. Nevertheless, throughout this period of change, the TSB ensured that a high level of quality was maintained in its work and that proper attention was placed on other important issues such as occupational health and safety, employment equity and official languages. A total of \$1.1 million was dedicated to the achievement of the Business Plan activities.

The focussed efforts on the plan's priorities produced many excellent results throughout the year. As much of the work was developmental, it established a solid foundation for further improvements in subsequent years. The development of a priorities and resource planning cycle adapted to TSB needs, the execution of a formalized stakeholder needs analysis, the development of a performance management framework, focussed training for investigative staff to improve the quality and timeliness of TSB safety products, and the integration of workplace and human resource issues into day-to-day management deliberations are some of the indicators of progress achieved.

A particular focus of the business plan was targeted to employee learning. In 2002-2003, the TSB identified urgent training requirements and provided appropriate training and learning in order to ensure that all employees had the basic skills and knowledge required

to perform their work efficiently. In parallel, the TSB also undertook to develop competency profiles and learning standards for all its occupational groups. Once these profiles and standards are completed they will be used to establish individual learning plans for each employee. In 2002-2003, the TSB invested approximately \$1.5 million or 4.6% of its total operating costs in employee training and education activities. For the same year, other federal government departments invested an average of 2.6% of their total expenditures on training.

Work was also undertaken to develop a multi-year capital asset replacement plan and to find solutions to an important asset rust-out problem. A business case was developed and submitted to the Treasury Board seeking additional funding to implement solutions to this problem. Funding in the amount of \$1 million was received over a two-year period to assist the TSB in this regard.

The TSB conducted a detailed analysis of its information management practices and systems. Business needs were documented and an approach was developed to start work on the next-generation business applications. A major upgrade of the TSB's information technology infrastructure was also completed.

Overall, the TSB has made significant progress toward improving its internal management frameworks and optimizing the use of its resources. During the year, the TSB was often cited by Treasury Board Secretariat officials as a model of effective organizational performance for others to follow. TSB senior managers have also been invited on a number of occasions to share their experience with their colleagues in other organizations.

3.4.2 Implementing Modern Comptrollership

The multi-year modern comptrollership initiative aims to modernize management activities within the Public Service thereby providing for better performance information, sound risk management and appropriate control systems, as well as reinforcing values and ethics and improving the Government's accountability to Parliament and to Canadians.

In late 2001, the TSB conducted a self-assessment of its current management practices against thirty-three criteria of sound organizational management. The Capacity Assessment report, issued in March 2002, identified a number of areas of the management framework where important changes were needed in order to achieve a state of modern comptrollership. This report is available on the TSB website at http://www.tsb.gc.ca/en/publications/Mod_Comp/2002/Mod_Comp_2002.asp.

Understanding the importance and the value of modernizing management practices, as well as the risks to the organization if strong comptrollership capabilities are not entrenched in daily operations, the TSB identified modern comptrollership as a management priority and integrated modern comptrollership activities and projects in the

departmental 2002-2003 Business Plan (available on the TSB website at http://www.tsb.gc.ca/en/publications/BusPlan/2002/biz_plan02_03.asp).

During the 2002-2003 fiscal year, much of the work done in the context of modern comptrollership has been developmental. The TSB has developed a business planning framework that integrates all TSB planning activities in a coherent manner and that coincides with the government-wide planning cycle. This framework has already improved and facilitated resource allocation decisions for the 2003-2004 fiscal year as well as ensuring resources are linked to corporate plans and priorities. Work was also done on the development of two new management tools: a performance measurement tool and a risk-based internal audit plan. It is expected that these new tools will be fully implemented in fiscal year 2003-2004 and that adjustments will be required as the framework matures. The TSB has also defined specific knowledge and skills required by managers and functional specialists in the context of modern management. Competency profiles and learning standards have been developed. These will be used to assess current management competencies and to develop learning plans to support the implementation of modern management and human resources modernization.

In line with our modern comptrollership priorities and with corporate preoccupations, the TSB is also actively involved in working with other departments and agencies on modern comptrollership projects; sharing best practices and working at finding solutions to minimize costs and efforts. For example, the TSB has led three interdepartmental innovation projects touching upon: cultural change within organizations, the integration of performance information, and values and ethics as they apply to partnerships between organizations. TSB staff has been recognized by the Treasury Board Secretariat and the small agencies community for their leadership in this regard.

Section 4: Other Information

The TSB reports publicly on all its investigations. Most TSB investigation reports published since 1995 are available on the TSB Internet site. The TSB also publishes periodic statistical reports for each of the four transportation modes. These reports are also available on the TSB Internet site. Finally, the TSB publishes an annual report to Parliament and a periodic safety magazine titled *Reflexions*, all available in printed form upon request.

Previous year *Reports on Plans and Priorities* and *Departmental Performance Reports* are available on the TSB Internet site. Miscellaneous additional information is also available on the TSB departmental Internet site at <http://www.tsb.gc.ca>.

For further information, you may also contact us at:

Communications Division
Transportation Safety Board of Canada
Place du Centre
200 Promenade du Portage
4th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 1K8

e-mail: communications@tsb.gc.ca
Telephone: (819) 994-3741
Fax: (819) 997-2239

Appendices

A - Transportation Safety Statistics

B - Financial Performance

C - Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety

D - Consolidated Reporting

E - Financial Statements and Auditor's Report

Appendix A

Transportation Safety Statistics

The following table presents the statistics on transportation occurrences by mode, including comparisons with the five-year averages. Taking into account the level of activity in each mode, the accident rates for 2002 continue to exhibit a general downward trend.

Transportation Occurrences by Mode - 2002 versus Previous Five-Year Average (1997-2001)				
	Marine	Pipeline	Rail	Air
Accidents				
2002	485	20	985	324
Five-Year Average	559	13	1088	403
Fatalities				
2002	28	0	96	63
Five-Year Average	33	0	100	138
Incidents				
2002	173	34	303	865
Five-Year Average	197	27	373	747

The following table presents data on accident rates by mode for the current year, as well as the five-year average. Keeping in mind that each has its own inherent limitations, these aggregate measures of activity provide a general point of reference. The statistics provided in this table are extracted from Chapter 4 of the *Transportation in Canada 2002: Annual Report* published by Transport Canada. More comprehensive information is available in that publication at http://www.tc.gc.ca/pol/en/t-facts3/Transportation_Annual_Report.htm.

Accident Rates in Transportation - 2002 versus Previous Five-Year Average (1997-2001)			
	Air ¹	Marine ²	Rail ³
Accidents			
2002	7.8	3	25
Five-Year Average	8.7	2.9	31
¹ Per 100,000 hours flown (Canadian-registered aircraft only) ² Per 1,000 commercial non-fishing vessel trips ³ Per million main-track train-miles			

Appendix B

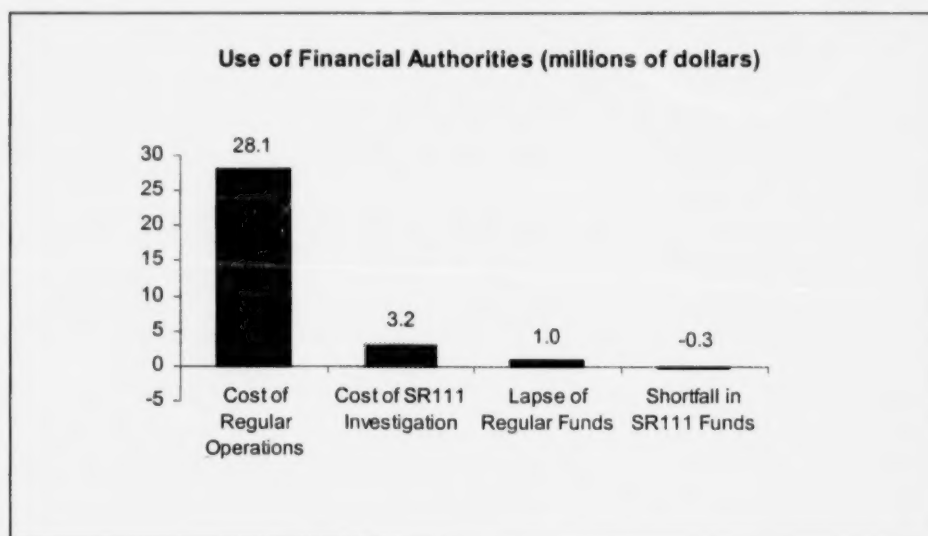
Financial Performance

Financial Performance Overview

The TSB started the year with authorities of \$24.8 million. Supplementary Estimates in the amount of \$5.3 million were then approved for the carry-forward of the previous year's lapse, resource pressure adjustments and for the extraordinary costs of the SR 111 investigation. Transfers in the amount of \$1.9 million were also made from Treasury Board votes for collective bargaining adjustments and the implementation of Modern Comptrollership, thereby increasing total authorities to \$32 million. In 2002-2003, the TSB spent \$31.3 million of its \$32 million total authorities. The TSB lapsed \$1 million from its operating budget. However, costs of the SR 111 investigation exceeded the special funding provided by Parliament by \$0.3 million thereby reducing the lapse to \$0.7 million. This lapse is primarily due to lower spending than anticipated on salaries and training for new employees, as well as the deferral of some projects to 2003-2004. The complete audited financial statements of the TSB are enclosed in Appendix E.

The total expenditures of the TSB, minus SR 111, represent an approximative cost of \$0.89 per Canadian citizen. With SR 111 investigation costs included, the number rises to \$1.00 per Canadian citizen. For this amount, Canada maintains the capability to investigate major failures in four different modes of the national transportation system.

Figure 12



Financial Table 1: Summary of Voted Appropriations

This table explains the way Parliament voted resources to the TSB.

Financial Requirements by Authority (\$ millions)				
Vote		Planned Spending	2002-2003 Total Authorities	Actual Spending
	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board			
25	Operating expenditures	21.5	28.9	28.2
(S)	Contributions to Employee Benefit Plans	3.3	3.1	3.1
	Total Department	24.8	32.0	31.3
Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities (see Figure 13 for details).				

Figure 13

Detailed Breakdown of 2002-2003 Total Authorities (\$ millions)	
Authorities	Amount
Main Estimates	24.8
Supplementary Estimates - Carry-Forward of Previous Year Lapse	1.1
Supplementary Estimates - SR 111 Investigation	2.9
Supplementary Estimates - Resource Pressures	1.2
Supplementary Estimates - <i>Lady Duck</i> Investigation	0.1
Transfers from Treasury Board - Collective Bargaining	1.5
Transfers from Treasury Board Vote 10 - Modern Comptrollership	0.4
Total Authorities	32.0

Financial Table 2 : Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

This table explains, in a government-wide standardized fashion, the way resources are used by the TSB.

Departmental Planned versus Actual Spending (\$ millions)			
Business Line	2002-2003		
	Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
Staff in Full-Time Equivalents	235	235	214
Operating	24.8	32.0	31.3
Total Gross Expenditures	24.8	32.0	31.3
Less:			
Re-spendable Revenues	-	-	-
Total Net Expenditures	24.8	32.0	31.3
Other Revenues and Expenditures			
Non Re-spendable Revenues	-	-	-
Cost of Services Provided by Other Departments	2.8	2.8	3.0
Net Cost of the Program	27.6	34.8	34.3
Note: Total Authorities and Actual expenditures are significantly higher than Planned Spending due to the SR 111 accident investigation, compensation for new collective agreements, the carry-forward of the previous year's lapse and special funding to address resource pressures.			

Figure 14 below shows the breakdown of the net cost of the TSB program by operational activities. All overhead costs have been allocated to the operational activities directly supporting the program delivery. The largest portion of resources (67.2%) was expended on the conduct of investigations (identification of safety failures and investigation support). A significant portion of resources (23.7%) was also expended on communicating safety information.

Figure 14: Net Costs of Program by Operating Activities

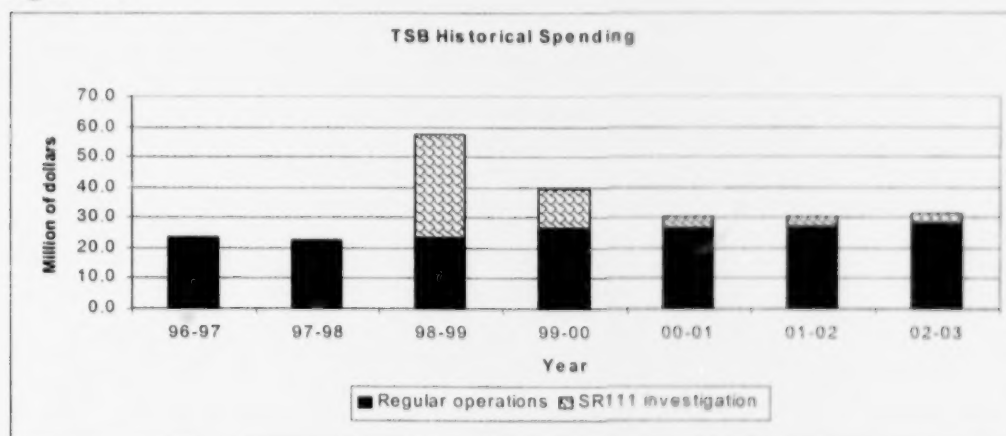
Operating Activities	Expenditures (\$ millions)	% of Total Expenditures
Identification of safety failures	\$ 17.69	51.6%
Investigation support	\$ 5.35	15.6%
Public access to safety information	\$ 8.11	23.7%
Satisfaction with quality and timeliness	\$ 0.87	2.5%
Awareness by Canadians of TSB role	\$ 0.61	1.8%
International recognition of the TSB	\$ 0.04	0.1%
Training and education	\$ 1.59	4.6%
Total	\$ 34.26	100.0%

Financial Table 3: Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

This table provides an historical perspective on how resources are used by the TSB.

Historical Comparison of Departmental Planned versus Actual Spending (\$ millions)					
	Actual 2000- 2001	Actual 2001- 2002	2002-2003		
			Planned Spending	Total Authorities	Actual
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board					
	30.1	30.1	24.8	32.0	31.3
Total	30.1	30.1	24.8	32.0	31.3
Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities.					
Note: Total Authorities and Actual expenditures are significantly higher than Planned Spending due to the SR 111 accident investigation, compensation for new collective agreements, the carry-forward of the previous year's lapse and special funding to address resource pressures.					

Figure 15



In 1998-1999 and 1999-2000, spending is much higher due to SR 111 investigation costs of \$34.0 million and \$13.4 million, respectively. In 2000-2001, 2001-2002 and 2002-2003 SR111 investigation costs have averaged approximately \$3.3 million per year. From 1999-2000 onward, TSB spending has also increased progressively each year due to increases in employee salaries and general operating costs.

Appendix C

Internet Addresses for Other Organizations Involved in Transportation Safety

More information on transportation safety in Canada is available from other federal government agencies who also play a role in this area. The Internet addresses for the main organizations are as follows:

Transport Canada	www.tc.gc.ca
National Energy Board	www.neb.gc.ca
Fisheries and Oceans - Canadian Coast Guard	www.ccg-gcc.gc.ca
Canadian Transportation Agency	www.cta-otc.gc.ca
Royal Canadian Mounted Police	www.rcmp-grc.gc.ca
Human Resources Development Canada	www.hrdc-drhc.gc.ca
National Defence	www.dnd.ca

More information on transportation safety in selected countries is available on the following Internet sites:

United States

National Transportation Safety Board	www.nts.gov
Federal Aviation Administration	www.faa.gov

Australia

Australian Transport Safety Bureau	www.atsb.gov.au
--	--

France

Bureau enquêtes accidents	www.bea-fr.org
---------------------------------	--

United Kingdom

Air Accidents Investigation Branch	www.aaib.dft.gov.uk
Marine Accidents Investigation Branch	www.maib.dft.gov.uk

International

International Civil Aviation Organization	www.icao.int
International Maritime Organization	www.imo.org
International Transportation Safety Association	www.itsasafety.org

Appendix D

Consolidated Reporting

Introduction

Government departments and agencies are required by legislation to report to Parliament on a number of specific topics. They are also required to report to central agencies such as the Treasury Board Secretariat on a broader range of topics. Under the auspices of modern comptrollership, the Transportation Safety Board of Canada (TSB) has partnered with four other small agencies to undertake a review of all these reporting requirements with the objective of streamlining these reports and simplifying the reporting process. The Treasury Board Secretariat provided funding through the modern comptrollership innovation funds, as well as support for this initiative.

The first phase of this initiative consisted in research work to better define the issues and to identify best practices already in use. A research report was published and is available upon request from the TSB. A summary of the report is also available on the small agencies web site at <http://www.cso-cpo.gc.ca>.

The second phase of the initiative consists in the piloting of various options. The TSB has accepted to lead one of these pilots which is centred around the Departmental Performance Report. This appendix has been added to the TSB's Departmental Performance Report in order to demonstrate what the consolidation and streamlining of various reports would look like. This mock-up will be used over the coming year to engage in a dialogue with various stakeholders in order to determine if this is a good approach to reporting that serves the information needs of everyone while reducing the burden of the reporting organization. Recommendations will then be formulated for the consideration of Treasury Board Secretariat.

It is important to note that all reports consolidated in this appendix have been included only for demonstration purposes. Each individual report for 2002-2003 has been produced by the TSB and has been tabled in Parliament or submitted to the Treasury Board Secretariat in the normal manner. The information contained in this appendix is therefore a duplication. However, subject to the results of this pilot project, in future years the intent would be to provide this information only in the Departmental Performance Report.

1 - Statutory Reporting

The TSB is required by legislation to formally report to Parliament on five topics:

- its own activities, findings and recommendations;
- its financial accounts along with the Auditor General's audit report;
- its administration of Access to Information activities;
- its administration of Privacy activities; and
- its administration of employment equity programs.

The following pages provide a consolidation of the key information on each one of these topics. More detailed information is available on the TSB web site at

<http://www.tsb.gc.ca>

1.1 TSB Activities

(Pursuant to section 13(3) of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act)

The TSB activities and results achieved are described in section 3 of this report. Detailed findings and recommendations made by the TSB during 2002-2003 are included in the TSB Annual Report and are also available on the TSB web site at <http://www.tsb.gc.ca>. The TSB also reports publicly on all of its investigations and individual investigation reports are available on its web site.

1.2 Financial Accounts and Auditor General's Report

(Pursuant to section 13(2) of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act)

The TSB has produced a complete set of financial statements in accordance with the Treasury Board accounting standards. These statements are based upon the accrual basis of accounting and the Canadian generally accepted accounting principles. Appendix E contains these financial statements. The Auditor General of Canada has audited these financial statements and provided her independent report which is also enclosed.

The financial information provided in Appendix B of this report has been compiled on a cash accounting basis in order to coincide with the resources approved by Parliament in the Appropriation Acts. The numbers provided in the financial statements will therefore not match completely with those provided in Appendix B. However, Note 3 of the financial statements provides a reconciliation of the two sets of numbers.

1.3 Access to Information

(Pursuant to section 72(1) of the Access to Information Act)

The TSB's administration of its access to information activities is in accordance with the government's legislation and policies. An appropriate delegation of authority is in place. A total of 82 requests were received during the year and one request was brought forward from the previous year. Seventy requests were completed leaving 13 requests on hand at year-end. Of the 70 requests processed during the year, 48 were completed within the 30 day time limit, in 21 cases the TSB sought and was granted an extension, and in one case the TSB completed the request late. The average time taken to process a request during the 2002-2003 reporting period was 38.7 calendar days. In accordance with approved policies, the TSB collected \$547.80 in application and reproduction fees related to these requests.

A total of 163 informal requests were also received and processed during 2002-2003. The TSB continues to encourage the public to access information through informal means by contacting the Communications Division or accessing the departmental web site. An increasing amount of information is pro-actively made available on the web site.

No complaints were filed against the TSB during the 2002-2003. Two complaints from the previous year are still under investigation by the Office of the Information Commissioner. Five applications for review by the Federal Court were made during the year. One application was withdrawn by the requester and the others will be reviewed at the same time as they all revolve around the subject of air traffic control tapes and transcripts.

1.4 Privacy

(Pursuant to section 72(1) of the Privacy Act)

The TSB's administration of its privacy activities is in accordance with the government's legislation and policies. An appropriate delegation of authority is in place. The TSB remains vigilant in protecting personal information under its control. Employees are cognizant of their responsibility to protect personal information they handle in the course of their duties and respect the code of fair information practice. Five formal requests for personal information were received and completed during 2002-2003. Four requests were processed within the 30 day time limit and one was processed within 60 days. No complaints were received during this period.

1.5 Employment Equity

(Pursuant to sections 21(3) and 21(4) of the Employment Equity Act)

The TSB is committed to employment equity in the work place. During 2002-2003 the TSB re-activated its departmental employment equity committee. This committee

composed of members of the various designated groups will assist management to identify and implement measures that promote and sustain employment equity in the work place. An employee self-identification survey was conducted which resulted in an increase in the number of employees who identified as members of one of the designated groups. The TSB also participated in a number of inter-departmental activities aimed at promoting employment equity.

Overall, TSB employee representation in each one of the four designated groups exceeds the availability figures based on census data (see the Figure 16). However, gaps remain in certain occupational categories and groups. The biggest challenge for the TSB remains the recruitment of women in the technical category.

Figure 16 - Employment Equity Representation by Designated Group at March 31, 2003

Designated Group	Total Employees	Designated Group Representation		Availability (based on census)		Difference
	#	#	%	#	%	#
Women	217	72	33.2	68	32.3	4
Aboriginal Peoples	217	2	1	2	1	0
Persons with Disabilities	217	12	5.5	7	4.5	5
Visible Minorities	217	19	8.8	17	8.7	2

Efforts continue to be made to recruit candidates from the designated groups. Investments have also been made to provide members of the designated groups with training and development opportunities. Information sessions on diversity in the work place were offered to employees and managers.

2 - Other Reports of Interest

The TSB is also required by policy to report to other government departments in order to enable them to fulfill their mandate and to satisfy their own reporting requirements to Parliament. Some of that information is of potential interest to Parliament and the Canadian public. In the interest of transparency and accountability the TSB considers that information should also be disclosed on the following topics:

- official languages;
- multiculturalism;
- contracting activities;
- procurement from aboriginal businesses; and
- use of alternative fuels.

The following pages provide a consolidation of the key information on each one of these topics.

2.1 Official Languages

(Relates to the Official Languages Act)

Overall, 26.8% of TSB employees are francophones compared with 22.6% of respondents to the 2001 census who indicated French as their mother tongue. As to anglophone representation in Quebec, 21.4% of TSB employees are anglophones compared to 7.8% in the general population. The TSB therefore considers that it has met the requirements for equitable participation. All TSB senior executives are fully bilingual and meet the prescribed standards. Most other employees in bilingual positions also meet the language requirements of their positions. Only 13 employees do not meet the language requirements; five are exempted and the others are either currently on language training or there are plans for their training.

The TSB is compliant with the requirements of the *Official Languages Act*. Supervision of employees is done in the language chosen by each employee. Personal and central services are provided to all employees in the language of their choice. Where required, administrative arrangements are in place to compensate for employees who do not currently fully meet the language requirements of their position. Most work tools are available in both official languages. Services to the public are available in both official languages. All TSB publications are available in both languages and all information on the TSB web site is fully bilingual. On-going monitoring is conducted to ensure compliance with the legislation and policy requirements.

2.2 Multiculturalism

(Relates to the Multiculturalism Act)

Due to the nature of its mandate the TSB has very limited direct involvement with the Canadian public. The TSB conducts its business primarily with the transportation industry and regulators. There is therefore limited opportunity for the TSB to contribute to the promotion and development of multiculturalism within Canadian society. However, the TSB always ensures that its communications products and messages are sensitive and responsive to multiculturalism. Furthermore, the TSB ensures that all its employees are provided with awareness sessions on diversity so that they are well prepared to interact with Canadians from diverse cultural backgrounds in the course of their duties. The TSB also ensures that, whenever appropriate, measures are taken to provide translation and/or interpretation services when people are interviewed in the course of safety investigations.

2.3 Contracting

(Relates to Government Contracting Regulations, World Trade Organization Agreement, North-American Free-Trade Agreement and Agreement on Internal Trade)

In 2002-2003, the TSB issued 228 contracts worth a total of approximately \$4.2 million. Figure 17 provides a breakdown of these numbers. Most contracts were issued under the delegated authority of the TSB, however some non-delegated contracts were issued through Public Works and Government Services Canada. Contract requirements are normally tendered competitively either through the on-line government tendering system or using TSB supplier lists. Non-competitive contracts are awarded only for low dollar value requirements or when urgent operational requirements must be met. All provisions of the World Trade Organization Agreement, the North-American Free-Trade Agreement and the Agreement on Internal Trade have been respected. No complaints were filed against the TSB on its contracting activities.

Figure 17 - TSB Contracting Activities

Figure 17 - TSB Contracting Activities

	Contracts Below \$25,000				Contracts Above \$25,000				Total	
	Competitive		Non-Competitive		Competitive		Non-Competitive			
	#	\$000	#	\$000	#	\$000	#	\$000	#	\$000
Goods	82	129	4	62	6	1018	0	0	92	1209
Services	64	175	65	764	7	2041	0	0	136	2980
Total	146	304	69	826	13	3059	0	0	228	4189

2.4 Procurement from Aboriginal Businesses

(Relates the Procurement Strategy for Aboriginal Businesses)

The TSB actively support this government initiative aimed at helping aboriginal communities develop viable commercial enterprises. In 2002-2003, the TSB had a published objective of directing \$50,000 worth of purchases or contracts to aboriginal businesses. This objective was surpassed with a total of \$392,000 in transactions being awarded to aboriginal businesses over the course of the year. As a result the TSB has reviewed and increased its objectives for future years. Despite its successes in this area, the TSB is committed to continuing its efforts at promoting the use of aboriginal businesses who can provide support services required in the delivery of its mandate.

2.5 Use of Alternative Fuels

(Relates to Alternative Fuels Act)

The *Alternative Fuels Act* requires that government departments and agencies purchase alternative fuel powered motor vehicles wherever economically and operationally feasible. During 2002-2003, the TSB purchased 7 motor vehicles, none of which were powered by alternative fuels. In each case, an analysis was conducted and it was determined that the use of a vehicle powered by alternative fuels was not economically and operationally viable. The TSB currently has one hybrid gas/propane powered vehicle in its fleet and is exploring the acquisition of further hybrid vehicles and of vehicles equipped to use E-85 ethanol blended fuels.

Appendix E

Financial Statements and Auditor's Report

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Management Responsibility for Financial Statements

Responsibility for the integrity and objectivity of the accompanying financial statements for the year ended March 31, 2003 and all information contained in this report rests with management of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB).

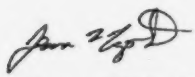
We have prepared these financial statements in accordance with the Treasury Board of Canada Accounting Standards based on Canadian generally accepted accounting principles, using management's best estimates and judgements where appropriate. These statements should be read within the context of the significant accounting policies set out in the Notes.

Management has developed and maintains books, records, internal controls and management practices, designed to provide reasonable assurance that the Board's assets are safeguarded and controlled, resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that transactions are in accordance with the *Financial Administration Act* and regulations as well as other applicable government policies and statutory requirements.

The transactions and financial statements of the CTAISB have been audited by the Auditor General of Canada, the appointed independent auditor for the Board.


Camille H. Thériault
Chairman

Gatineau, Canada
June 3, 2003


Jean L. Laporte, CGA
Senior Financial Officer



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

AUDITOR'S REPORT

To the Chairman of the Canadian Transportation Accident
Investigation and Safety Board
and to the President of the Queen's Privy Council for Canada

I have audited the statement of financial position of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board as at March 31, 2003 and the statements of operations and net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at March 31, 2003 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

Sylvain Ricard, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
June 3, 2003

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Financial Position

As at March 31
(in thousands of dollars)

	2003	2002
ASSETS		
Financial Assets		
Due from the CRF	\$ 3,152	\$ 2,735
Receivables and Advances (Note 4)	765	115
Total Financial Assets	3,917	2,850
Non-Financial Assets		
Prepayments	69	25
Inventories not for Re-Sale	130	166
Capital Assets (Note 5)	4,122	4,119
Total Non-Financial Assets	4,321	4,310
Total Assets	\$ 8,238	\$ 7,160
LIABILITIES		
Accounts Payable and Accrued Liabilities	\$ 3,317	\$ 2,742
Accrual for Employee Vacation and Overtime	910	814
Employee Severance Pay	3,242	3,099
Total Liabilities	7,469	6,655
NET ASSETS	769	505
Total Liabilities and Net Assets	\$ 8,238	\$ 7,160

Contingent Liabilities and Commitments (Note 9 and Note 10 respectively)
The accompanying notes form an integral part of these Financial Statements.

Camille H. Thériault
Chairman

Jean L. Laporte, CGA
Senior Financial Officer

Gatineau, Canada
June 3, 2003

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Operations and Net Assets

for the year ended March 31
(in thousands of dollars)

	2003	2002
Revenues		
Sales of Goods and Services	\$ 27	\$ 69
Other Non-Tax Revenues	86	8
Total Revenues	113	77
Expenses		
Salaries and Wages	17,924	18,151
Employee Benefit Plans	4,489	4,718
Professional and Special Services	4,384	3,860
Transportation and Communications	1,892	1,892
Accommodation	1,700	1,566
Information	1,481	666
Amortization (Note 5)	1,050	912
Utilities, Materials and Supplies	654	601
Purchased Repair and Upkeep	541	452
Construction and/or Acquisition of Machinery and Equipment	184	138
Rentals	112	107
Loss on Disposal of Assets	43	-
Miscellaneous Expenses	30	3
Total Expenses	34,484	33,066
Net Operating Results	(34,371)	(32,989)
Other Income (Note 6)	326	237
Other Expenses (Note 6)	326	237
Net Results	(34,371)	(32,989)
Net Assets, Beginning of Year	505	466
Net Cash Provided by Government (Note 3)	31,211	28,251
Change in Due from the CRF	416	1,758
Services Provided Without Charge	3,008	3,019
Net Assets, End of Year	\$ 769	\$ 505

The accompanying notes form an integral part of these Financial Statements.

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Cash Flows
for the year ended March 31
(in thousands of dollars)

	2003	2002
Operating Activities		
Net Results	\$ 34,371	\$ 32,989
Non-Cash Items Included in Net Results		
Services Provided Without Charge (Note 8)	3,008	3,019
Amortization of Capital Assets	1,050	912
Employee Severance Pay	143	-
Loss on Disposal of Capital Assets	41	5
Revenues from Other Government Departments	38	-
	4,280	3,936
Statement of Financial Position Adjustments		
Change in Liabilities	671	1,876
Change in Receivables, Advances, Prepayments and Inventories	(656)	(85)
	\$ 15	\$ 1,791
Cash Used in Operating Activities	30,076	27,262
Investing Activities		
Acquisitions of Capital Assets	1,135	989
Cash Used in Investing Activities	1,135	989
Net Cash Provided by Government	\$ 31,211	\$ 28,251

The accompanying notes form an integral part of these Financial Statements.

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Notes to the Financial Statements
for the year ended March 31, 2003

1. Authority and Objectives

The Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) was established in 1990 under the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* and is a departmental corporation named in Schedule II to the *Financial Administration Act*. In its day-to-day activities the CTAISB is more commonly known by the name Transportation Safety Board of Canada, or simply the TSB. The objective of the CTAISB is to advance transportation safety. It seeks to identify safety deficiencies in transportation occurrences and to make recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies. In addition to investigations, including where necessary public inquiries into selected occurrences, the CTAISB may conduct studies into more general matters pertaining to transportation safety. The CTAISB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence. The CTAISB's operating expenditures are funded by a budgetary lapsing authority whereas contributions to employee benefit plans are funded by statutory authorities.

2. Summary of Significant Accounting Policies

(a) These financial statements have been prepared in accordance with Treasury Board of Canada Accounting Standards based on Canadian generally accepted accounting principles.

(b) Parliamentary appropriations - the CTAISB is primarily financed by the Government of Canada through Parliamentary appropriations. Appropriations provided to the CTAISB do not parallel financial reporting according to Canadian generally accepted accounting principles. They are based in large part on cash flow requirements. Consequently, items recognized in the Statement of Operations and in the Statement of Financial Position are not necessarily the same as those provided through appropriations from Parliament. Note 3a) to these financial statements provides information regarding the source and disposition of these authorities. Note 3b) provides a high-level reconciliation between the two bases of reporting. Note 3c) presents the reconciliation to Net Cash Provided by Government.

(c) Due from the CRF - As a departmental corporation, the CTAISB operates within the Consolidated Revenue Fund (CRF). The CRF is administered by the Receiver General for Canada. All cash receipts are deposited to the CRF and all cash disbursements made by the CTAISB are paid from the CRF. Due from the CRF represents the amount of cash that the CTAISB is entitled to draw from the CRF, without further appropriations, in order to discharge its liabilities.

(d) Revenues - these are accounted for in the period in which the underlying transaction or event occurred that gave rise to the revenues. Revenues that have been received but not yet earned are disclosed in the Statement of Financial Position as deferred revenue.

(e) Employee severance benefits - are calculated using information derived from the results of the actuarially determined liability for employee severance benefits for the Government as a whole. Employee severance benefits on cessation of employment represent obligations of the CTAISB that are normally funded in future years as they are paid.

(f) Vacation pay and overtime - are expensed in the year that the entitlement occurs.

(g) Contributions to Superannuation plans - are recognized in the period that the contributions are made. The calculation of contributions is an estimate based on a government-wide average adjusted annually. Actuarial surpluses or deficiencies are not recorded in the CTAISB's books but are recognized in the consolidated financial statements of the Government of Canada.

(h) Services provided without charge by other government departments - are recorded as operating expenses. Note 8 provides estimates of the more significant types of services provided to the CTAISB without charge.

(i) Receivables - these are stated at amounts expected to be ultimately realized. A provision is made for receivables where recovery is considered uncertain.

(j) Inventories not for re-sale - these comprise spare parts and supplies that are held for future program delivery and are not intended for re-sale. They are valued at cost. If they no longer have service potential, they are valued at the lower of cost or net realizable value.

(k) Capital assets - all assets plus leasehold improvements having an initial cost of \$2,000 or more are recorded at their acquisition cost. The capitalization of software and leasehold improvements has been done on a prospective basis from April 1, 2001. Amortization of capital assets is done on a straight-line basis over the estimated useful life of the capital asset as follows:

Asset Class	Amortization Period
Buildings	30 years
Furniture	10 years
Office equipment	5 years
Laboratory equipment	10 years
Informatics hardware	4 years
Informatics software	3 years
Motor vehicles	7 years
Other vehicles	15 years
Leasehold improvements	lesser of useful life or term of the lease

(l) Foreign currency transactions - transactions involving foreign currencies are translated into Canadian dollar equivalents using rates of exchange in effect at the time of those transactions. Assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated using exchange rates in effect at year-end.

(m) Measurement Uncertainty - the preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets, liabilities, revenues and expenses reported in the financial statements. At the time of preparation of these statements, management believes the estimates and assumptions to be reasonable. The most significant items where estimates are used are the useful lives of capital assets, employee severance pay and the assessment of contingent liabilities.

3. Parliamentary Appropriations

a) Reconciliation to Parliamentary Appropriations Voted

(In thousands of dollars)		2003	2002
Parliamentary Appropriations Voted:			
Vote 25 - CTAISB Operating expenditures	\$	21,510	\$ 21,038
Supplementary Vote 25a		3995	480
Supplementary Vote 25b		1353	4,059
Transfer from Treasury Board - Vote 10		406	469
Transfer from Treasury Board - Vote 15		1415	1,579
Total Parliamentary Appropriations Voted		28,679	27,625
Less: Lapsed Appropriations		562	873
		28,117	26,752
Statutory Authorities:			
Spending of proceeds from disposal of surplus Crown assets		39	18
Spending of revenues as per FAA section 29.1		22	68
Contribution to employee benefit plans		3098	3,213
Total Statutory Authorities Used		3,159	3,299
Total Authorities Used	\$	31,276	\$ 30,051

b) Reconciliation of Net Results to Appropriations Used

(In thousands of dollars)

	2003	2002
Net Results	\$ 34,371	\$ 32,989
Adjustments for Items Not Affecting Appropriations		
Less		
Services Provided Without Charge	3,008	3,019
Amortization	1,050	912
Employee Severance Benefits	143	71
Vacation Pay	96	53
Inventory Used	81	17
Prepayments	44	26
Loss on Disposal of Assets	41	5
	4,463	4,103
Add		
Spending of Cost Recovery	22	68
Refund of Prior Years Expenditures	7	5
	29	73
Adjustments for Items Affecting Appropriations		
Add		
Capital Acquisitions	1,135	989
Receivables and Advances	210	115
Inventory Purchased	41	74
Leasehold Improvements	14	-
	1,400	1,178
Less		
Proceeds from the Disposal of Surplus Crown Assets	39	18
Receipts of Re-spendable Revenue	22	68
	61	86
Total Appropriations Used	\$ 31,276	\$ 30,051

c) Reconciliation to Net Cash Provided by Government

(In thousands of dollars)	2003	2002
Net cash provided by government	\$ 31,211	\$28,251
Revenues	113	77
Net change in non-cash working capital balance charged to the vote	(48)	1,723
Total Appropriations Used	\$ 31,276	\$30,051

4. Receivables and Advances

(In thousands of dollars)	2003	2002
GST refundable	\$ 554	\$ 38
Other Government Departments	165	1
External Parties	38	65
Advances to Employees	8	11
Total	\$ 765	\$ 115

5. Capital Assets (In thousands of dollars)

Asset Class	Historical Cost April 1, 2002	Additions	Disposals	Current Year Amortization	Accumulated Amortization March 31, 2003	Net Book Value March 31, 2003	Net Book Value April 1, 2002
Buildings	\$ 2,715	\$ -	\$ -	\$ 112	\$ 1,708	1,007	\$ 1,119
Furniture	937	132	-	55	706	363	285
Office equipment	358	47	-	30	318	87	70
Laboratory equipment	3,698	4	-	99	3,287	415	511
Informatics hardware	4,490	618	-	591	3,788	1,320	1,293
Informatics software	215	157	-	75	86	286	204
Motor vehicles	915	162	204	75	326	547	540
Other vehicles	113	-	-	5	41	72	78
Leasehold improvements	19	15	-	8	8	26	19
Total	\$ 13,460	\$ 1,135	\$ 204	\$ 1,050	\$ 10,268	\$ 4,122	\$ 4,119

6. Other Income / Expenditures

The CTAISB is responsible for coordinating the financial management of funds for the networks of small agencies. The revenues consist of contributions from all agencies to the cost sharing. The expenditures are the disbursements made on behalf of the group. Each government department will report its respective portion of expenditures in its financial statements.

In 2003, the CTAISB entered into a joint Government on-line project with Transport Canada. Under the terms of this project agreement Transport Canada contributed an amount of \$220,000 to the CTAISB for the development of various interfaces between transportation safety databases, amount included in other income and other expenses. Transport Canada will report the related expenditures in its financial statements.

7. Expenditures Related to the Swissair Flight 111 Accident Investigation

On September 2, 1998 Swissair Flight 111 crashed in the Atlantic Ocean at approximately 5 nautical miles from Peggy's Cove, Nova Scotia. Under Canadian legislation and international conventions, the CTAISB has the responsibility to conduct a thorough investigation of the accident. This investigation is very complex and involves considerable resources, much of which were provided by National Defence, Fisheries and Oceans and the Royal Canadian Mounted Police. Supplementary funding was obtained from Parliament as normal CTAISB appropriations were insufficient to cover such a large and complex investigation. The current year expenditures relating to the investigation are included in the Statement of Operations and are detailed below. Although the investigation is now completed a number of residual activities remain to be completed. Additional expenditures are therefore expected in the 2003-2004 financial year.

Swissair Flight 111 Investigation Costs (In thousands of dollars)			
	2003		2002
Information	\$	1,168	\$ 298
Salaries and Wages		864	1,281
Professional and Special Services		803	911
Transportation and Communications		200	210
Employee Benefit Plans		75	353
Rentals		43	59
Utilities, Materials and Supplies		29	26
Amortization		28	26
Accommodation		21	31
Purchased Repair and Upkeep		12	3
Construction and/or Acquisition of Machinery and Equipment		9	26
Total	\$	3,252	\$ 3,248

8. Related Party Transactions

The CTAISB is related in terms of common ownership to all Government of Canada departments, agencies and Crown corporations. The CTAISB enters into transactions with these entities in the normal course of business and on normal trade terms applicable to all individuals and enterprises except that certain services, as defined in Note 2(h), are provided without charge.

Services Provided Without Charge (In thousands of dollars)			
Department	Type of Services	2003	2002
Public Works and Government Services Canada	Accommodation, accommodation alteration and other services	\$ 1,700	\$ 1,566
Treasury Board of Canada	Employer's contributions to the health insurance plans	1,221	1,413
Auditor General of Canada	External Audit	60	19
Human Resources Development Canada	Administration of workers' compensation	27	21
Total		\$ 3,008	\$ 3,019

As stated in Note 6, CTAISB also received an amount of \$220,000 from Transport Canada.

9. Contingent Liabilities

In the normal course of its operations, the CTAISB becomes involved in various legal actions. Some of these potential liabilities may become actual liabilities when one or more future events occur or fail to occur. To the extent that the future event is likely to occur or fail to occur, and a reasonable estimate of the loss can be made, an estimated liability is accrued and an expense recorded on the government's consolidated financial statements. These estimated liabilities are not recognized on the CTAISB's financial statements as a liability until the amount of the liability is firmly established.

For the year ended March 31, 2003 there are various outstanding legal actions against the Board. No liability has been recorded in the financial statements since management of the CTAISB consider them unlikely to be successful.

10. Commitments

From time to time, the nature of the CTAISB's activities results in some large multi-year contracts and obligations whereby the CTAISB will be committed to make some future payments when the services/goods are rendered. Presently, such commitments apply only to the next two years. Major commitments that can be reasonably estimated are as follows:

Commitments			
(In thousands of dollars)	2004	2005	Total
Acquisition of Other Goods and Services	\$ 1,774	\$ 35	\$ 1,809



Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2003

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commenant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2003

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante :
www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/77-2003
ISBN 0-660-62445-1



Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2003* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp>

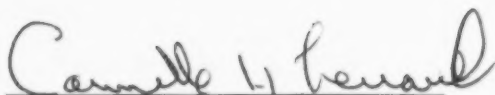
Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport ministériel sur le rendement

pour la période se terminant
le 31 mars 2003



Camille H. Thériault
Président
Bureau de la sécurité des transports
du Canada



Stéphane Dion
Président
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada

Table des matières

Liste des figures et des tableaux	ii
Partie 1 : Mot du président	1
Partie 2 : Contexte stratégique	3
2.1 Mandat et mission	3
2.2 Partenaires principaux	4
2.3 Risques et défis à relever	4
2.3.1 L'intérêt du public pour la sécurité des transports et les besoins changeants des parties intéressées	4
2.3.2 Incidence de la technologie sur les transports	5
2.3.3 Niveau d'activité	6
2.3.4 Enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair	7
2.3.5 Augmentation des poursuites	7
2.3.6 Ressources humaines	8
2.3.7 Gestion de l'information	8
Partie 3 : Rendement du ministère	11
3.1 Cadre de gestion du rendement	11
3.1.1 Plans et priorités	11
3.1.2 Le modèle logique	12
3.1.3 Méthode de mesure	13
3.2 Réalisations en matière de rendement	13
3.2.1 Enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair	15
3.2.2 Confiance du public envers la sécurité dans le réseau des transports ...	19
3.2.3 Mise en œuvre diligente de mesures de sécurité	22
3.2.4 Sensibilisation aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public	25
3.2.5 Niveau de sécurité accru grâce à la réduction des risques	27
3.3 Analyse des besoins de la clientèle et rajustement des programmes	29
3.3.1 Projet d'analyse des besoins des intervenants	29
3.3.2 Gouvernement en direct	30
3.4 Gestion moderne	31
3.4.1 Rendement organisationnel efficace	31
3.4.2 Mise en œuvre d'une fonction de contrôleur moderne	33
Partie 4 : Renseignements supplémentaires	35
Annexes	36
Annexe A : Statistiques sur la sécurité des transports	37
Annexe B : Résultats financiers	38
Annexe C : Adresses Internet d'autres organismes du domaine de la sécurité des transports	44
Annexe D : Consolidation des rapports	45
Annexe E : États financiers et Rapport de la vérificatrice	52

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 : BST : Modèle logique axé sur les résultats	12
Figure 2 : Accidents signalés au BST	14
Figure 3 : Sommaire des résultats du BST	15
Figure 4 : Coûts de l'enquête sur l'accident du vol SR 111 par exercice	16
Figure 5 : Suivi de la sécurité des modes	20
Figure 6 : Productivité du BST	21
Figure 7 : Communications de sécurité du BST	22
Figure 8 : Événements ayant fait l'objet d'une enquête et mesures de sécurité – Partie I	23
Figure 9 : Événements ayant fait l'objet d'une enquête et mesures de sécurité – Partie II	24
Figure 10 : Évaluation des réponses aux recommandations du BST - année courante	28
Figure 11 : Évaluation des réponses aux recommandations du BST (1990-2003)	28
Figure 12 : Utilisation des autorisations financières	38
Figure 13 : Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2002-2003	39
Figure 14 : Coût net du programme selon les activités de fonctionnement	41
Figure 15 : Historique des dépenses du BST	42
Figure 16 : Représentation des groupes désignés au titre de l'équité en matière d'emploi	48
Figure 17 : Activités de passation de contrats du BST	50
Tableau financier 1 : Sommaire des crédits approuvés	39
Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	40
Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	42

Partie 1 : Mot du président

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) jouit d'une solide réputation en tant qu'organisme professionnel et compétent qui contribue sans cesse au progrès de la sécurité des transports au Canada et à l'échelle internationale. Le BST est également reconnu comme chef de file parmi les petits ministères et organismes fédéraux pour les efforts qu'il consacre au renouveau de la gestion. Ayant bien entamé sa deuxième décennie, le BST ne se contente pas de s'asseoir sur ses lauriers. La dernière année a été extrêmement occupée pour les gestionnaires, employés et membres du Bureau.

En mars 2003, nous avons parachevé l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair et publié le rapport final du Bureau à son sujet. Il s'agit de l'enquête la plus vaste et la plus complexe que le BST a jamais entreprise dans le domaine de la sécurité des transports aériens et elle a exigé un important investissement en ressources humaines et autres ainsi qu'en temps. Ce travail a permis de produire un rapport exhaustif et 23 recommandations qui ont mené, partout au monde, à d'importants changements en matière de sécurité.

Le BST a également entrepris et complété une analyse des besoins des intervenants. Cette importante consultation nous a procuré de précieux renseignements qui servent maintenant à reconsidérer et rajuster nos procédés et nos produits tout en maintenant notre engagement en matière de qualité des enquêtes et de diligence dans la publication des rapports. Cette démarche garantira que le BST continue d'offrir aux Canadiens et Canadiennes un programme d'enquêtes sur la sécurité qui est pertinent, utile et efficace.

En 2002-2003, le BST a publié son premier plan d'activités combinant diverses priorités et un ferme engagement envers l'action. Des initiatives d'amélioration de la gestion axées sur la modernisation de la fonction de contrôleur y ont été entièrement intégrées. Au cours de l'année, nous avons obtenu de nombreux excellents résultats, jetant les bases pour des améliorations supplémentaires à l'avenir. Nos initiatives d'amélioration de la gestion combinées à des discussions et négociations avec le Secrétariat du Conseil du Trésor ont mené à l'approbation de ressources additionnelles pour aider le BST à faire face aux besoins croissants en ressources.

En ce qui concerne l'avenir et les défis qui nous attendent, nous sommes convaincus que l'organisme continuera d'apporter une contribution efficace au progrès de la sécurité des transports au profit de tous les Canadiens et Canadiennes. Compte tenu des événements qui ont marqué les deux dernières années et des soucis pour la sécurité des transports, les Canadiens n'en attendent pas moins.

Partie 2 : Contexte stratégique

2.1 Mandat et mission

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). En vertu de cette loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité dans les réseaux de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline. Le Bureau s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur des événements de transport choisis. L'objet de ces enquêtes est de dégager les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et de constater les lacunes qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou à éliminer les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

Notre mission : promouvoir la sécurité des transports.



La juridiction du BST s'étend à tous les événements de transport maritime, ferroviaire, par pipeline et aérien au Canada ainsi que dans son espace aérien. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes étrangères sur les accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs enregistrés, construits ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le BST rend compte chaque année au Parlement de ses activités, de ses constatations et de ses recommandations par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine. Il ne fait en tant que tel partie d'aucun portefeuille associé à Transports Canada, Pêches et Océans Canada - Garde côtière canadienne ou l'Office national de l'énergie. La création du BST en tant qu'organisme indépendant a éliminé les conflits d'intérêts qui pouvaient exister lorsque des organismes gouvernementaux réglementaient ou exploitaient des activités de transport et faisaient également enquête sur les lacunes liées à leurs propres règlements ou opérations. La loi donne au BST l'autorité exclusive de faire enquête aux fins de tirer des conclusions quant aux causes et facteurs. D'autres ministères (comme

Transports Canada ou l'Office national de l'énergie) peuvent cependant procéder à des enquêtes à d'autres fins. Le processus d'enquête du BST est décrit dans son site Web au http://www.bst.gc.ca/fr/investigation_process/tsb_brochure.pdf.

2.2 Partenaires principaux

Un grand nombre de personnes et de groupes collaborent avec le BST dans l'accomplissement de son mandat. Au cours d'une enquête, le BST interagit directement avec certaines personnes, notamment les survivants, les témoins, les proches des victimes et les opérateurs. Le BST fait également affaire avec d'autres intervenants comme les médecins légistes, la police, les équipementiers, les propriétaires, les compagnies d'assurance ainsi qu'avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux au niveau fédéral. La collaboration entre ces personnes et organismes est essentielle pour que le BST puisse mener à bien son mandat.

Le BST n'est pas habilité à mettre en œuvre des changements; son mandat se limite à la constatation des lacunes et à la communication de messages crédibles en matière de sécurité et d'arguments convaincants afin de favoriser le changement. Le BST peut donc mesurer sa réussite lorsque d'autres intervenants comme les organismes de réglementation, les transporteurs et les équipementiers prennent des mesures afin de minimiser les risques en se fondant sur les communications du BST. Ainsi, le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers œuvrant pour améliorer la sécurité des transports.

2.3 Risques et défis à relever

Le BST mène ses opérations dans le contexte du très vaste et complexe réseau de transport canadien (voir le site Web de Transports Canada au http://www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/t-facts/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm et celui de l'Office national de l'énergie au http://www.one.gc.ca/energy/index_f.htm pour plus de détails). Ce réseau est fort dynamique et en perpétuel changement, ce qui présente des défis particuliers pour le BST.

2.3.1 L'intérêt du public pour la sécurité des transports et les besoins changeants des intervenants

La sécurité des transports a toujours été une question d'intérêt public au Canada. Cet état de fait est largement attribuable au rôle social et économique essentiel que joue le réseau de transport au pays. De nouvelles demandes de renseignements ont découlé d'accidents récents, comme l'écrasement du vol 111 de Swissair (SR 111) près de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse), le déraillement en avril 2001 d'un train de Via Rail à Stewiacke

(Nouvelle-Écosse), le naufrage du véhicule amphibie *Lady Duck* à Ottawa (Ontario), et l'explosion en février 2001 d'une station de compression d'un gazoduc dans la région des Cantons de l'Est (Québec). Les médias s'attendent à une couverture sur place, en temps réel, 24 heures sur 24. Les attentes des proches des victimes à l'endroit des organismes d'enquête ont également augmenté. En effet, ils ont une énorme soif d'information factuelle de dernière heure, et la majorité d'entre eux veulent suivre de près le déroulement de l'enquête. Puisqu'ils ont perdu un être cher, il faut faire preuve de beaucoup de tact quand on communique avec eux. Le nombre de demandes de données sur des accidents de la part des organismes de réglementation, et le nombre de demandes de renseignements dans le cadre du programme d'accès à l'information ont eux aussi augmenté, surtout en fonction de la tendance à la hausse à intenter des poursuites par suite d'accidents de transport. Les équipementiers et les transporteurs attendent davantage d'information technique dans des délais plus courts afin de pouvoir prendre les mesures qui s'imposent pour la sécurité et ainsi préserver leurs intérêts concurrentiels.

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis ont également produit un profond impact sur les transports au Canada et à l'étranger. Le public s'intéresse plus que jamais aux questions de sécurité dans les transports, et il considère la sécurité et la sûreté essentiellement comme une même question. Le BST a constaté que les soucis du grand public à l'égard de la « sûreté » ont rehaussé sa préoccupation face aux questions de « sécurité ».

Comblar ces besoins changeants s'avère un énorme défi, compte tenu du niveau actuel de ressources. C'est pourquoi en 2002-2003, le BST a entrepris une analyse des besoins des intervenants, pour mieux comprendre les besoins actuels et futurs de ses interlocuteurs. Les résultats de l'analyse serviront à adapter les produits et services du BST de façon à optimiser les résultats. La partie 3.3.1 du présent rapport contient des précisions sur cette initiative.

2.3.2 Incidence de la technologie sur les transports

Au cours des 10 dernières années, le rythme des percées technologiques dans le secteur des transports a été très rapide. Cela est en grande partie attribuable aux importants perfectionnements apportés aux ordinateurs et à la technologie électronique, au développement de nouveaux matériaux et à leur application au sein de l'industrie des transports. Les répercussions de ces innovations se font sentir dans tous les modes de transport, et bien que bon nombre d'entre elles permettent aux enquêteurs d'accomplir leur travail de façon plus efficace, elles rendent également les enquêtes et les analyses de la sécurité beaucoup plus complexes et spécialisées. La dépendance accrue à l'automatisation pose des problèmes particuliers pour l'analyse des défaillances au niveau de l'interface humain-machine.

Ces changements technologiques rapides présentent au BST un double défi à relever. D'abord, d'importants investissements doivent être consentis pour la formation des employés afin de maintenir le niveau requis de compétence technique. Sans une base de connaissances solide et à jour, les enquêteurs du BST perdraient rapidement leur crédibilité auprès de l'industrie. Ensuite, le BST doit maintenir l'infrastructure matérielle nécessaire pour tester et examiner l'équipement et les matériaux qu'utilise l'industrie. Il s'agit d'un grand défi étant donné que le BST, comme la plupart des organismes gouvernementaux, a dû sensiblement réduire ses dépenses en capital depuis 10 ans par suite d'importantes réductions budgétaires. L'effet cumulatif de ces réductions a mené à un important dépérissement des immobilisations. Au lieu de devoir simplement tenir le rythme de l'industrie, le BST doit maintenant faire du rattrapage au plan de la technologie.

La haute direction du BST a reconnu l'importance de ces défis et la nécessité d'agir immédiatement. Elle a par conséquent fixé comme priorités immédiates la formation des employés et le remplacement des immobilisations. Plusieurs initiatives ont été identifiées dans le plan d'activités 2002-2003 en ce qui concerne la formation des employés. Des discussions ont également eu lieu avec le Secrétariat du Conseil du Trésor et les arguments ont été présentés pour justifier une injection unique de ressources additionnelles pour atténuer le problème de la détérioration des immobilisations. La partie 3.4.1 de ce rapport présente des précisions sur ces initiatives.

2.3.3 Niveau d'activité

Une moyenne de 3 500 événements de transport sont signalés chaque année, conformément aux exigences de déclaration du fédéral. Le BST décide d'enquêter ou non aux termes de sa Politique de classification des événements (voir le site Web du BST au <http://www.bst.gc.ca/fr/common/policies/occurrences.asp> pour plus de détails) qui fait intervenir un processus exhaustif de gestion des risques visant à évaluer les conséquences des décisions opérationnelles. Le principal critère sur lequel repose la décision de mener ou non une enquête est la possibilité de réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Selon ces considérations, le BST choisit de ne pas faire enquête sur certains accidents moins susceptibles de donner lieu à des mesures de sécurité, même lorsque ces accidents ont entraîné des pertes de vie. Dans certains cas, ceci a occasionné une réaction publique défavorable, et le public exerce de plus en plus de pression pour que le BST fasse enquête sur un plus grand nombre d'événements. Environ 140 enquêtes sont présentement en cours; 37 p. 100 d'entre elles datent de plus d'un an. Pour un organisme relativement petit, la gestion de cet arriéré, combinée avec l'ouverture constante de nouvelles enquêtes, représente constamment un défi pour ce qui est de répondre aux attentes découlant du grand intérêt qu'attache le public aux enquêtes et du nombre d'enquêtes sollicitées.

Comme les précédents rapports ministériels sur le rendement l'ont indiqué, en dépit de tous les efforts déployés depuis quelques années, la réduction de l'arriéré n'a que peu progressé. La haute direction du BST a reconnu la nécessité d'adopter une approche totalement différente. Un plan a été élaboré et des fonds supplémentaires ont été demandés pour une période de deux ans afin de le réaliser. La partie 3.2.3 de ce rapport donne des précisions sur cette initiative.

2.3.4 Enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair

L'accident du vol SR 111 près de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse), alors qu'il était en route de New York vers Genève, la nuit du 2 septembre 1998, a coûté la vie à 229 personnes. Il a entraîné l'enquête sur la sécurité la plus vaste et la plus complexe que le BST ait jamais entreprise. De fait, c'est une des enquêtes sur un accident les plus complexes qui ait jamais été entreprise à l'échelle mondiale par un organisme s'occupant de telles enquêtes. Le degré de destruction de l'appareil ainsi que les complexités du recouvrement des débris au fond de l'océan ont rendu la tâche extrêmement difficile. Les enquêteurs et le personnel de soutien du BST ont travaillé des milliers d'heures pour s'en acquitter aussi rapidement que possible.

Le BST s'est efforcé de publier des renseignements significatifs au fur et à mesure que cela devenait possible. Plusieurs de ses recommandations ont été publiées au cours de l'enquête et ont déjà été adoptées par les instances de réglementation, les transporteurs aériens et les aviateurs. Cependant, en septembre 2002, quatre ans après l'écrasement, le rapport final n'avait pas encore été publié. Les proches des victimes, les principaux intervenants, la communauté locale en Nouvelle-Écosse et les médias demandaient avec insistance quand l'enquête serait terminée et le rapport final publié. L'équipe de base d'enquêteurs du BST devenait épuisée et les travaux consacrés à d'autres enquêtes étaient reportés. Tout le monde souhaitait voir aussitôt que possible la conclusion de ce dossier.

Cependant, les attentes à l'égard du rapport final demeuraient élevées. Un dernier effort a été donné et le rapport final d'enquête sur l'événement a été publié le 27 mars 2003. Le BST a réussi à surmonter les risques et les difficultés en livrant un rapport tant attendu qui a été favorablement accueilli de toutes parts pour son excellence technique et les messages qu'il contenait. Les commentaires ont été largement positifs et le BST a reçu un grand nombre de lettres d'appréciation et de félicitations non sollicitées. La partie 3.2.1 du présent rapport donne des précisions sur les résultats de cette enquête.

2.3.5 Augmentation des poursuites

Partout au monde, le nombre de poursuites entourant des accidents des transports connaît d'importantes augmentations. Les poursuites au civil et, dans certains cas, les accusations criminelles deviennent pratique courante. Par conséquent, il y a également plus souvent de contestations des dispositions sur la protection des renseignements de la *Loi sur le*

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Les services juridiques et les activités de gestion de l'information du BST subissent ainsi plus de pression et doivent investir davantage pour préserver l'intégrité de notre processus d'enquête et de notre législation. Compte tenu du postulat fondamental et essentiel voulant que l'information obtenue par le BST au cours de ses enquêtes d'accidents serve uniquement pour améliorer la sécurité des transports à l'exclusion de toute autre fin, le BST n'a guère le choix que de réagir aux procédures juridiques le mettant en cause, lorsque des tribunaux rendent des ordonnances en vue d'obtenir des documents du BST ou lorsque des enquêteurs sont convoqués comme témoins experts.

2.3.6 Ressources humaines

Un des principaux risques que doit affronter le BST face à ses priorités a trait à son personnel. Le BST a déjà connu un fort taux de roulement au sein de son équipe de gestion et de son effectif d'enquêteurs. Des départs supplémentaires sont prévus au cours des quelques prochaines années, alors que des employés et des cadres prendront leur retraite ou poursuivront d'autres possibilités de carrière. Le BST subira ainsi une importante perte de mémoire institutionnelle et d'employés expérimentés dans les divers aspects de ses activités. Des mesures de planification de la relève sont à l'examen pour garantir que la prestation de services ne souffre pas de lacunes.

En juin 2002, le BST a participé au Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux. Les résultats étaient généralement positifs, mais divers domaines de préoccupation ont été cernés. Les employés ont exprimé des soucis en ce qui concerne : la charge de travail, le perfectionnement professionnel, la classification et la rémunération, les communications internes et la régie de l'organisation. Si ces questions ne sont pas résolues, le BST pourrait connaître des problèmes pour ce qui est de conserver ses employés et d'assurer un moral positif, ce qui pourrait accaparer de l'attention et des ressources qui seraient autrement consacrées aux priorités de l'organisme. Un comité d'employés et de gestionnaires a mis au point un plan d'action pour s'attaquer à ces questions. Le plan sera mis en œuvre au cours de l'année à venir.

2.3.7 Gestion de l'information

L'efficacité et la valeur du BST découlent de son mandat consistant à recueillir des faits associés aux accidents dans les transports, à les analyser et à communiquer de l'information et des connaissances aux agents de changement et au public canadien afin que des améliorations puissent être apportées à la sécurité. Les applications et systèmes informatiques actuels du BST ont été mis au point pour soutenir uniquement une partie du travail de cueillette et d'analyse de données des enquêteurs. Malgré de nombreuses tentatives en vue de représenter les processus de base dans les systèmes, ceux-ci ne soutiennent pas encore la totalité du cycle des enquêtes, ni la gestion des divers types de dossiers multimédias requis pour chaque enquête. Par conséquent, il se trouve maintenant

plusieurs systèmes et bases de données disparates servant aux enquêtes. Il n'y a pas de méthode uniformisée visant la cueillette, la création et le stockage d'information. En outre, on connaît mal la nature de l'information dont nous disposons et l'endroit où elle se trouve. Enfin, la technologie des principaux systèmes de cueillette de données n'est plus guère soutenue dans l'industrie, de sorte que l'entretien et l'amélioration des systèmes sont devenus difficiles et coûteux.

Il est bien établi que le BST a besoin d'une solution intégrée de gestion de l'information qui soutienne les besoins de l'organisme et qui permette la gestion électronique des documents. Un plan est en voie de mise en œuvre pour la création d'une nouvelle génération d'applications d'affaires qui remplacera les actuelles. En réaménageant les applications actuelles pour mieux exploiter les nouvelles technologies – et surtout en permettant le traitement d'information non structurée et multimédia, le BST pourra fournir des outils plus efficaces et mieux intégrés à ses enquêteurs, instaurer un processus plus efficace pour la production des rapports d'enquêtes et assurer la viabilité à long terme de ses systèmes d'information.

Partie 3 : Rendement du ministère

3.1 Cadre de gestion du rendement

En 2002-2003, le BST a entrepris la mise au point d'un cadre intégré de gestion du rendement. Ce cadre comprend cinq documents essentiels. Le *plan stratégique quinquennal* du BST sert à déterminer les orientations stratégiques. Le *plan d'activités annuel* est ensuite utilisé pour fixer les priorités à court terme et guider les décisions concernant les activités et la répartition des ressources pour l'année à venir. Le *Rapport sur les plans et priorités*, qui découle du plan d'activités, précise les engagements envers le Parlement et les Canadiens. Le *tableau de bord équilibré* définit des indicateurs de rendement et permet à la direction de mesurer et suivre les progrès réalisés. Enfin, le *Rapport ministériel sur le rendement* complète la boucle de la responsabilisation en faisant rapport au Parlement sur les résultats obtenus.

3.1.1 Plans et priorités

Dans son *Rapport sur les plans et priorités 2002-2003*, le BST prévoyait le résultat stratégique suivant et des indicateurs s'y rapportant.

Fournir aux Canadiens et Canadiennes:	Se manifeste par :
Promotion de la sécurité par le biais d'analyses indépendantes, impartiales et en temps voulu des lacunes sur le plan de la sécurité relevées dans le réseau de transport réglementé par le fédéral.	• Confiance accrue et justifiée du public à l'égard de la sécurité du réseau de transport. • Mise en œuvre diligente des mesures de sécurité opportunes. • Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public. • Sécurité accrue grâce à la réduction des risques. • Rendement organisationnel efficace.

Deux grandes priorités étaient déterminées :

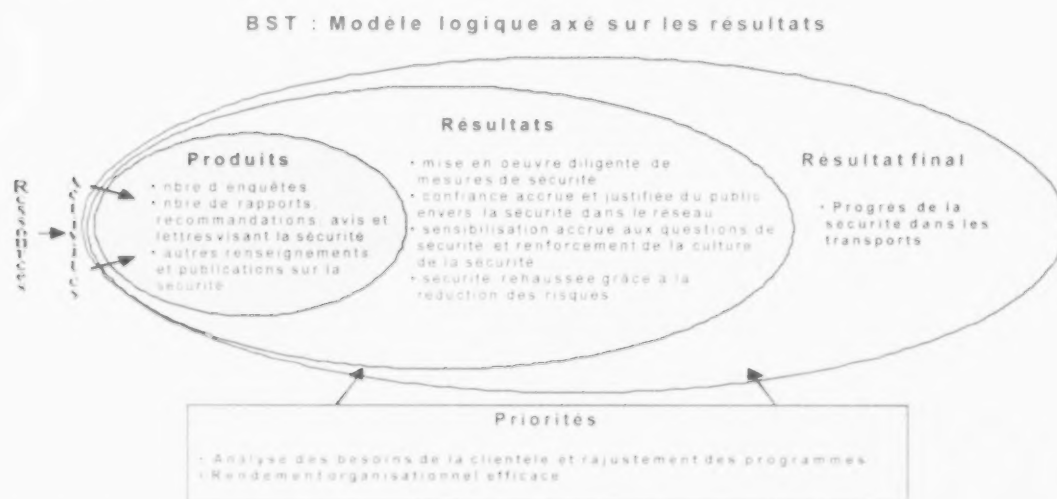
- analyse des besoins de la clientèle et rajustement des programmes en conséquence;
- mise en œuvre de la fonction de contrôleur moderne.

Le *Rapport sur les plans et priorités 2002-2003* indiquait également que durant l'année, un accent serait placé sur l'examen et l'analyse des activités ainsi que sur la planification et la mise en œuvre de changements en vue de mieux positionner l'organisme pour remplir son mandat de manière durable. Le rapport notait en outre qu'il pourrait être nécessaire à cette fin de réduire ou limiter temporairement certaines activités courantes pour libérer des ressources afin de les consacrer à la réalisation des priorités organisationnelles. Il était par conséquent prévu que les produits les plus visibles du BST – comme les enquêtes, les rapports et les publications – pourraient ne pas augmenter ou, dans certains cas, être réduits. La direction du BST estimait qu'il faudrait au moins deux ans pour planifier et appliquer les changements avant que des avantages notables puissent être réalisés. Pendant cette période de changements, le BST s'engageait à assurer le maintien d'un haut niveau de qualité dans son travail et à consacrer l'attention voulue aux autres questions importantes telles que la santé et la sécurité au travail, l'équité en matière d'emploi et les langues officielles.

3.1.2 Le modèle logique

Le but du modèle logique décrit ci-dessous consiste à préciser les liens entre les activités du BST et la réalisation de ses résultats. Le modèle logique est un guide démontrant la suite de résultats reliant les ressources et activités aux produits et résultats intermédiaires et finaux attendus.

Figure 1



Deux grandes priorités étaient déterminées :

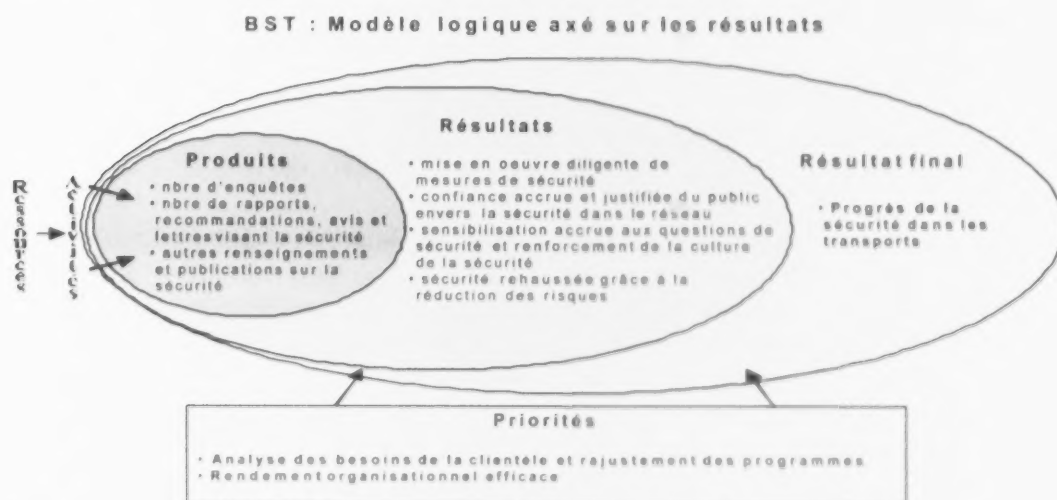
- analyse des besoins de la clientèle et rajustement des programmes en conséquence;
- mise en œuvre de la fonction de contrôleur moderne.

Le *Rapport sur les plans et priorités 2002-2003* indiquait également que durant l'année, un accent serait placé sur l'examen et l'analyse des activités ainsi que sur la planification et la mise en œuvre de changements en vue de mieux positionner l'organisme pour remplir son mandat de manière durable. Le rapport notait en outre qu'il pourrait être nécessaire à cette fin de réduire ou limiter temporairement certaines activités courantes pour libérer des ressources afin de les consacrer à la réalisation des priorités organisationnelles. Il était par conséquent prévu que les produits les plus visibles du BST – comme les enquêtes, les rapports et les publications – pourraient ne pas augmenter ou, dans certains cas, être réduits. La direction du BST estimait qu'il faudrait au moins deux ans pour planifier et appliquer les changements avant que des avantages notables puissent être réalisés. Pendant cette période de changements, le BST s'engageait à assurer le maintien d'un haut niveau de qualité dans son travail et à consacrer l'attention voulue aux autres questions importantes telles que la santé et la sécurité au travail, l'équité en matière d'emploi et les langues officielles.

3.1.2 Le modèle logique

Le but du modèle logique décrit ci-dessous consiste à préciser les liens entre les activités du BST et la réalisation de ses résultats. Le modèle logique est un guide démontrant la suite de résultats reliant les ressources et activités aux produits et résultats intermédiaires et finaux attendus.

Figure 1



3.1.3 Méthode de mesure

Comme on l'a vu plus haut, le BST s'est attaché à mettre au point un tableau de bord équilibré qui serait le principal outil servant, à l'avenir, à mesurer le rendement organisationnel. Ce tableau de bord tiendra compte du rendement selon quatre grandes perspectives : finances; clients ou intervenants; processus opérationnel interne; apprentissage et croissance. Les plans actuels prévoient la mise en œuvre intégrale de ce nouvel outil d'ici la fin de l'exercice financier 2003-2004.

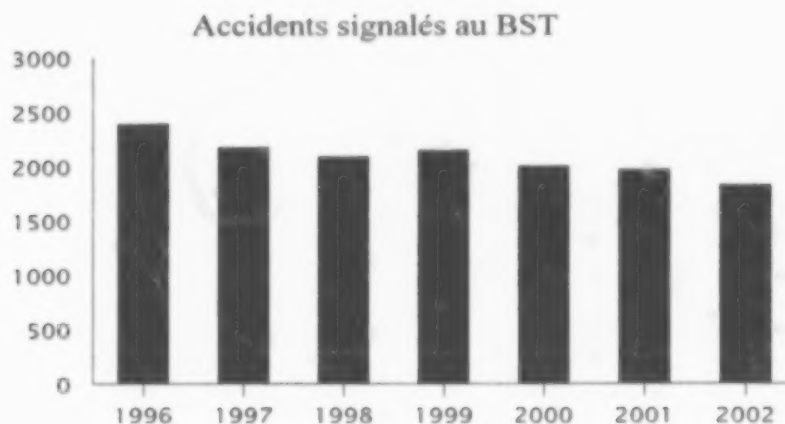
Bien que les indicateurs et la méthode de cueillette de données n'aient pas encore été déterminés de façon définitive, certains indicateurs sont déjà utilisés. Diverses méthodes sont employées pour cerner et saisir l'information sur le rendement. La plus grande partie des données utilisées dans ce rapport proviennent des systèmes d'information du BST et ont été complétées, selon le cas, par de l'information de Transports Canada. Des renseignements ont également été puisés dans le rapport sur l'analyse des besoins des intervenants et le rapport sur l'analyse des médias consécutive à la publication du rapport sur l'accident du vol SR 111. Des données empiriques étayant l'évaluation du rendement ont été obtenues de diverses sources telles qu'articles de magazines, autres coupures de presse et témoignages individuels. Dans les cas où des sources d'information indépendantes du BST sont utilisées, elles sont identifiées.

La qualité et les limitations des données ont fait l'objet de toute l'attention voulue au cours de la préparation de ce rapport. Celui-ci présente fidèlement l'état des activités et la situation du BST au 31 mars 2003. Les états financiers ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada; son rapport figure à l'annexe E. Les autres renseignements sur le rendement ne sont pas actuellement soumis à un examen ou processus de validation indépendant. Cependant, le BST travaille à la mise en place d'une fonction de vérification interne qui pourra à l'avenir offrir de tels services d'assurance.

3.2 Réalisations en matière de rendement

Le réseau de transport du Canada est reconnu comme étant un des plus sûrs au monde. Une fois de plus cette année, des progrès ont été réalisés envers l'objectif d'améliorer encore la sécurité des transports. En 2002, 1 812 accidents et 1 374 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration obligatoire de la réglementation du BST. En outre, 657 rapports volontaires d'incident ont été présentés. Le nombre d'accidents a diminué en 2002 de 8 p. 100 par rapport aux 1 959 déclarés en 2001, et de 13 p. 100 par rapport à la moyenne annuelle de 2 071 pour la période de 1997 à 2001.

Figure 2 (les chiffres se rapportent à une année civile donnée)



Cette année, le nombre d'accidents signalés a diminué pour tous les modes de transport (voir les détails en annexe A). Le nombre d'accidents maritimes se trouve à son plus bas niveau depuis 1975, avec 483 cas signalés au BST en 2002. C'est là 7 p. 100 de moins qu'en 2001 et 14 p. 100 de moins que la moyenne quinquennale de 559. Même si l'activité a augmenté en 2002, les accidents ferroviaires signalés au BST ont diminué au plus bas niveau en 10 ans, 985, soit 7 p. 100 de moins que les 1 060 de l'an dernier et 10 p. 100 de moins que la moyenne de 1 089 pour la période 1997-2001. En ce qui concerne les pipelines, 20 accidents ont été déclarés au BST, sans blessures sérieuses. Le dernier accident mortel à survenir dans l'industrie des pipelines relevant de la compétence fédérale remonte à 1988. Le taux d'incidence des accidents touchant des aéronefs immatriculés au Canada (autres que les ultralégers) est à son plus bas niveau en 25 ans, avec 274 accidents signalés en 2002. Ces réductions ne peuvent pas être attribuées aux efforts d'un organisme en particulier. Les améliorations dans la sécurité des transports découlent des efforts combinés de nombreux acteurs dont les équipementiers, les transporteurs, les équipages et les organismes de réglementation ainsi que le BST.

Il est pratiquement impossible de mesurer avec exactitude l'impact du BST sur la sécurité des transports. Il n'existe pas deux enquêtes identiques. Certaines se soldent par de nettes améliorations de la sécurité, d'autres pas. Il n'existe pas non plus de moyen fiable d'établir un lien direct entre les coûts assumés par le BST et les améliorations particulières apportées à la sécurité des transports. On peut néanmoins affirmer que le BST a réussi à atteindre ses objectifs stratégiques l'an dernier, comme en témoignent les nombreuses mesures de sécurité prises par ses partenaires principaux à la lumière des conclusions et des rapports d'enquête du BST.

Les pages qui suivent résument les résultats et les répercussions des activités du BST l'an dernier mesurées par rapport aux indicateurs de rendement mentionnés. Compte tenu de l'ampleur de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, une section distincte du présent rapport rend compte des résultats atteints dans le cadre de ce projet en particulier.

Figure 3

Sommaire des résultats du BST	
Indicateurs de rendement	Résultats
Parachèvement de l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair	✓
Confiance accrue et justifiée du public envers la sécurité dans le réseau des transports	✓
Mise en œuvre diligente de mesures de sécurité opportunes	□
Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité de la part du gouvernement, de l'industrie et du public	✓
Niveau de sécurité accru grâce à la réduction des risques	✓
Rendement organisationnel efficace	□
Nota : Les symboles suivants servent à indiquer les résultats obtenus par rapport à chaque indicateur de rendement : ✓ = objectifs atteints □ = travail en cours	

3.2.1 Enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair

L'enquête du BST sur l'écrasement, en septembre 1998, du vol SR 111 au large de la côte de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse) s'est terminée après plus de quatre ans de travail et un investissement d'environ 57,7 millions de dollars par le gouvernement du Canada (voir en figure 4 la répartition par année). Il s'agit de l'enquête la plus complexe et la plus exhaustive sur un accident des transports qui ait jamais été entreprise au Canada.

Dans le cadre de l'enquête, le BST a dirigé les efforts de milliers de personnes de divers pays, entreprises et organismes de réglementation. De complexes travaux sous-marins ont permis de récupérer 98 p. 100 de l'appareil. Grâce à une analyse détaillée, le rapport final d'enquête fournit au monde entier un des comptes rendus les plus détaillés d'un accident d'aviation qui ait jamais été produit. Le document de 338 pages a été publié le 27 mars 2003 en même temps que des centaines de pages d'information technique. Le rapport au

« On estime que c'est la plus grande contribution du Canada à la sécurité dans l'aviation. »

*The London Free Press (éditorial),
le 31 mars 2003.*

complet est disponible dans le site Web du BST à l'adresse
<http://www.bst.gc.ca/fr/reports/air/1998/a98h0003/01report/index.asp>.

Figure 4

Coûts de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, par exercice (en millions de dollars)						
1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004 (prévision)	Total
34,0 \$	13,4 \$	3,6 \$	3,0 \$	3,2 \$	0,5 \$	57,7 \$

« Le BST a livré cette semaine son rapport final sur l'écrasement. C'est un document magnifique, infiniment détaillé. Les enquêteurs n'ont pas prétendu avoir trouvé des réponses lorsqu'il n'était pas possible d'en trouver, et n'ont pas craint de formuler des recommandations qui pourront être difficiles ou coûteuses à appliquer pour l'industrie. »

Toronto Star, le 20 mars 2003.

Dans son rapport final, le BST cerne les causes et facteurs qui ont joué un rôle important dans l'événement. Le rapport passe en revue les 14 recommandations intérimaires qui avaient été formulées au cours de l'enquête du BST, ainsi que l'effet qu'elles ont produit sur la sécurité de l'aviation; il présente également neuf recommandations de sécurité supplémentaires. Tout au long de l'enquête, le BST a coopéré étroitement avec des organismes de réglementation, des équipementiers, des transporteurs, d'autres organismes d'enquête sur les accidents et une variété d'intervenants afin de mener à bien cette enquête extrêmement complexe.

Diverses autorités réglementaires et d'autres acteurs ont pris des mesures pour faire suite aux recommandations, avis et observations présentés par le BST au cours de l'enquête, ce qui a sensiblement amélioré la sécurité aérienne partout au monde. Des organismes de réglementation – dont Transports Canada, la Federal Aviation Administration (FAA) et les Joint Aviation Authorities (JAA) – ont fourni des commentaires utiles en réponse à toutes les communications du BST au sujet de la sécurité. Plusieurs recommandations ont déjà été adoptées par les autorités réglementaires, transporteurs aériens et aviateurs, rehaussant les critères et améliorant la culture de la sécurité aérienne. Par exemple, la FAA a émis des consignes de navigabilité exigeant l'enlèvement de l'isolant thermique et acoustique connu sous le nom de Mylar® métallisé de tous les aéronefs concernés immatriculés aux États-Unis. La FAA a également mis au point et adopté des normes plus sévères quant à l'inflammabilité de l'isolant thermique et acoustique utilisé dans les avions de transport. D'autres organismes de réglementation étudieront ces mesures et les appliqueront, au besoin.

De plus, un dialogue se poursuit à l'échelle internationale pour rehausser la sensibilisation des intervenants et les aider à mieux comprendre et résoudre les lacunes dans la sécurité. Les mesures de sécurité initiées jusqu'à présent entraîneront des coûts dépassant largement le milliard de dollars pour l'industrie mondiale des transports aériens. Parmi elles figurent :

- le remplacement de l'isolant thermique et acoustique dans quelque 1 500 aéronefs;
- la révision des critères et méthodes d'évaluation de l'inflammabilité utilisés par les organismes de réglementation et l'adoption d'essais de certification plus sévères;
- l'inspection et la réparation préventive du câblage, surtout dans les aéronefs MD-11 et autres appareils semblables;
- l'amélioration des normes de base de certification du câblage des aéronefs;
- la révision par les organismes de réglementation et les aviateurs de leur approche quant au réenclenchement des disjoncteurs;
- des travaux de recherche-développement concernant un disjoncteur plus efficace connu sous le nom de disjoncteur d'arc électrique;
- l'inspection et la modification préventive des lampes de lecture de l'équipage dans des milliers d'aéronefs;
- la révision des instruments de vol de secours pour améliorer leur emplacement, leur facilité d'utilisation et leur alimentation électrique de secours;
- l'offre de formation générale supplémentaire aux contrôleurs aériens, face aux situations d'urgence à bord des aéronefs et aux procédures spéciales telles que le largage de carburant;
- l'élimination d'un système de divertissement de bord particulier dans les appareils de Swissair;
- l'émission de 18 consignes de navigabilité exigeant des modifications à divers types de systèmes de divertissement des passagers;
- la révision des normes concernant la capacité et l'alimentation électrique des enregistreurs de bord;
- la modification des procédures d'utilisation normalisées des équipages d'aéronefs prévoyant de se préparer à atterrir dès la détection à bord de fumée d'une source inconnue;
- des initiatives internationales pour améliorer les mesures de lutte anti-incendie à bord d'une façon exhaustive et intégrée, prévoyant notamment de l'équipement de détection et de suppression d'incendies, l'accès aux zones cachées des aéronefs, des listes de vérification pour l'équipage, des procédures et de la formation;
- l'examen et la révision par les autorités réglementaires de l'exécution de travaux d'homologation de type supplémentaire.

D'autres mesures de sécurité ont été prises en conséquence des lacunes cernées durant l'enquête. On trouvera plus d'information sur le rapport d'enquête sur l'accident du vol SR 111 à l'adresse

http://www.bst.gc.ca/fr/reports/air/1998/a98h0003/01report/04safety/rep4_01_00.asp.

Le BST a dévoilé le rapport final d'enquête à Halifax lors d'une conférence de presse tenue en présence de journalistes et de proches des victimes de l'accident. La présentation a également été diffusée en direct sur le Web, de sorte que quiconque doté d'un accès Internet pouvait y assister de n'importe où au monde. Des médias de Suisse, des États-Unis, d'Allemagne et du Royaume-Uni ont accordé au rapport une vaste couverture, bien que d'importants événements internationaux tels que la guerre en Iraq et le SRAS aient conditionné tant sa quantité que son positionnement. En mars, le site Web du BST a été visité 44 551 fois. Dans 70 p. 100 des cas, les visites étaient faites à partir de l'étranger. Il y a eu une forte pointe les 27 et 28 mars en raison de la publication du rapport sur l'accident du vol SR 111 : 22 p. 100 des visites de mars ont été enregistrées ces deux jours.

« Ma famille et moi tenons à vous remercier sincèrement, vous et votre personnel, pour vos efforts et votre dévouement. Nous sommes convaincus que votre travail améliorera la sécurité des voyages en avion et permettra d'éviter l'intense douleur de ce genre de tragédie. »

Témoignage d'un proche d'une victime du vol SR 111, mars 2003.

Après plus de quatre ans, les intervenants étaient heureux de constater le parachèvement de l'enquête et la publication du rapport final. Les médias ont signalé que le rapport écartait toute spéculation concernant les gestes posés par les pilotes et la question de savoir si un atterrissage d'urgence aurait dû être tenté immédiatement, apportant aux proches des victimes une réponse à leurs questions sur les derniers moments de leurs êtres chers. Les proches ont du reste vivement apprécié les constantes communications et les séances d'information prévues à leur intention, suite

à la publication du rapport final. Le Canada, par l'entremise du BST, a été perçu comme une nation bienveillante capable de traiter l'aspect humain d'une telle tragédie avec compassion. Une réunion a également été organisée à Halifax pour plus de 100 représentants de la communauté et des services d'urgence locaux, pour leur permettre de se retrouver, pour discuter de l'issue de cet événement tragique, pour les remercier de leur précieuse contribution et pour apporter une conclusion.

Cette enquête a également permis de faire progresser les techniques et outils des enquêtes sur la sécurité. Vu la complexité de l'enquête et l'absence de précédents comparables, l'équipe qui en était chargée a dû faire preuve de créativité pour trouver des solutions aux problèmes qui se posaient, depuis la récupération des débris au fond de l'océan jusqu'au recours à des techniques spéciales pour faire la différence entre arcs électriques sur les fils ainsi que la gestion et l'interprétation d'une énorme quantité de données. Un système informatisé de modélisation d'un incendie a été mis au point et continuera à servir au BST pour les enquêtes futures. De nouvelles techniques qui servent actuellement surtout dans des contextes de recherche ont été utilisées dans des applications pratiques, ce qui servira aussi aux enquêtes futures. Le travail du BST à cet égard a été souligné par

l'Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne, qui lui a décerné son prix Jerome F. Lederer en septembre 2001.

L'enquête a suscité énormément d'intérêt de la part d'autres organismes, au Canada et partout au monde. Plusieurs d'entre eux souhaitent bénéficier de l'expérience du BST pour améliorer leur état de préparation face aux sinistres survenant dans leur domaine de compétence. Par exemple, des organismes étrangers d'enquêtes sur la sécurité ont communiqué avec le BST pour se renseigner sur les techniques et modalités de la récupération de débris en mer. D'autres ont montré de l'intérêt envers la base de données que le BST a utilisée pour tenir compte des éléments de l'épave et de son travail de modélisation en trois dimensions. Une association de directeurs de l'information a même voulu savoir comment le BST a réussi à gérer l'immense quantité de renseignements recueillis et créés durant l'enquête. Le BST partage volontiers ses connaissances dans un esprit de collaboration et en vue de contribuer au progrès de la sécurité des transports par le biais du travail effectué par d'autres instances partout au monde.

De nombreux Canadiens connaissent mal les accords internationaux qui obligent le gouvernement du Canada à mener de rigoureuses enquêtes sur les accidents d'avion survenant sur son territoire. Le public ne comprend pas non plus entièrement la complexité de certains types d'enquêtes, ni la raison pour laquelle il peut falloir des années pour les compléter. La présente enquête, qui a suscité énormément d'intérêt, présentait une excellente occasion de mieux faire connaître le BST aux Canadiens. À bon nombre de reprises, le BST s'est efforcé à expliquer le rôle qu'il joue et la façon par laquelle il s'acquitte de ses responsabilités, ainsi que la complexité des tâches. La compréhension qu'a le grand public du niveau d'effort qu'a exigé cette enquête a été sensiblement rehaussée grâce à un documentaire de 90 minutes diffusé par le programme « The Nature of Things » de la CBC, quelques jours après la publication du rapport.

3.2.2 Confiance du public envers la sécurité dans le réseau des transports

Le Canada jouit d'un des réseaux de transport les plus sûrs au monde. Une menace à sa sécurité pourrait compromettre la prospérité économique du pays et son aptitude en tant que nation à faire commerce efficacement, aussi bien que l'aptitude des Canadiens à voyager.

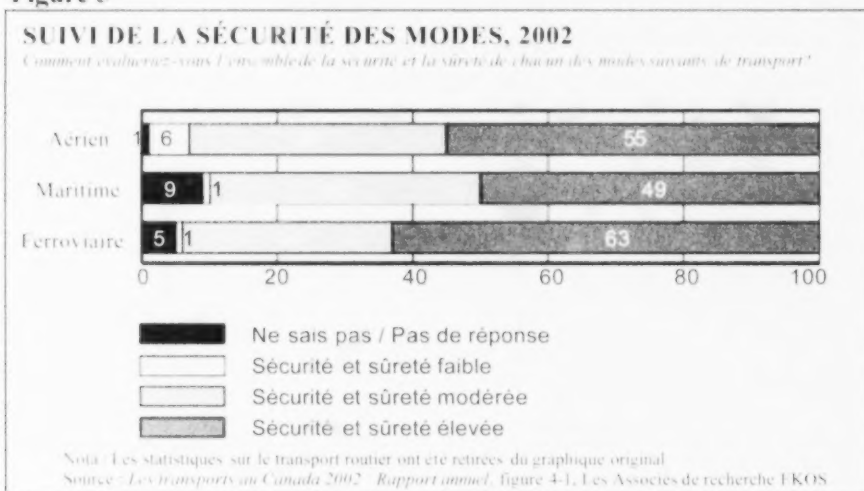
La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont une responsabilité partagée. Le BST travaille avec les gouvernements, les industries du transport et divers organismes, associations et instances internationales pour l'améliorer sans cesse. Il coopère en particulier avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport.

Les accidents et incidents déclarés procurent des indicateurs de rendement quant à la sécurité du réseau, en plus d'aider à concentrer les efforts sur les initiatives et activités

qui profitent à la sécurité. Comme le démontrent les tableaux de l'annexe A, le Canada a continué en 2002 d'afficher un bon dossier en matière de sécurité. En 2002, les taux d'accidents relatifs au niveau d'activité étaient à la baisse par rapport aux statistiques de 2001; pour les transports aériens, ferroviaires et maritimes, ils étaient inférieurs à la moyenne quinquennale. Le nombre de décès est un autre indicateur de rendement en matière de sécurité. En 2002, les modes aérien, maritime et ferroviaire affichaient une diminution du nombre de décès par rapport à la moyenne quinquennale. Sans attribuer à son seul travail une réduction des événements de transport, le BST note qu'une réduction des accidents et décès influe positivement sur la confiance du public envers la sécurité du réseau de transport.

En août 2002, Transports Canada a commandé auprès des Associés de recherche EKOS une enquête sur la confiance des Canadiens envers la sécurité et la sûreté dans les transports. La recherche a démontré que globalement, la majorité des Canadiens ont une grande confiance dans la sécurité et la sûreté des modes de transport (comme l'illustre la figure 5). C'est en partie le résultat d'un niveau élevé de sensibilisation aux nombreuses initiatives visant la sécurité et la sûreté qu'ont prises le gouvernement et l'industrie.

Figure 5



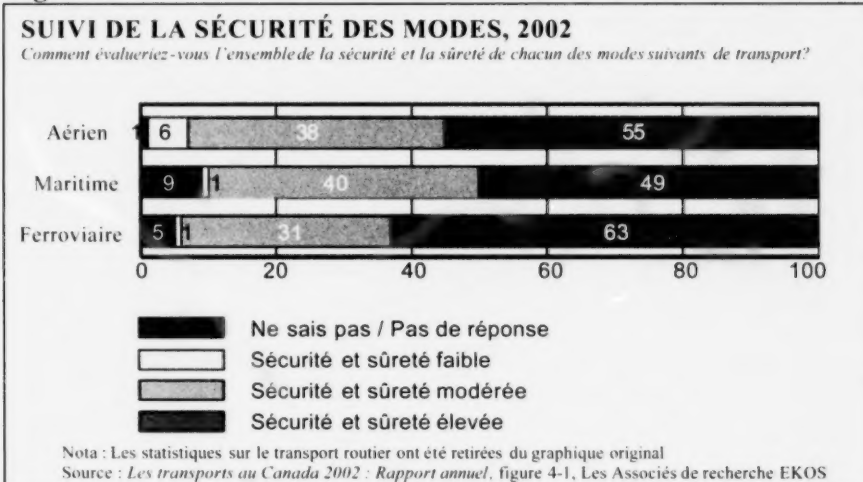
« La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada ont continué de s'améliorer en 2002, comme en témoignent la baisse du nombre d'accidents dans tous les modes de transport ainsi que les mesures de sûreté prises depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001. La confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport est près de son niveau élevé d'avant le 11 septembre 2001. »

Site Web de Transports Canada

qui profitent à la sécurité. Comme le démontrent les tableaux de l'annexe A, le Canada a continué en 2002 d'afficher un bon dossier en matière de sécurité. En 2002, les taux d'accidents relatifs au niveau d'activité étaient à la baisse par rapport aux statistiques de 2001; pour les transports aériens, ferroviaires et maritimes, ils étaient inférieurs à la moyenne quinquennale. Le nombre de décès est un autre indicateur de rendement en matière de sécurité. En 2002, les modes aérien, maritime et ferroviaire affichaient une diminution du nombre de décès par rapport à la moyenne quinquennale. Sans attribuer à son seul travail une réduction des événements de transport, le BST note qu'une réduction des accidents et décès influe positivement sur la confiance du public envers la sécurité du réseau de transport.

En août 2002, Transports Canada a commandé auprès des Associés de recherche EKOS une enquête sur la confiance des Canadiens envers la sécurité et la sûreté dans les transports. La recherche a démontré que globalement, la majorité des Canadiens ont une grande confiance dans la sécurité et la sûreté des modes de transport (comme l'illustre la figure 5). C'est en partie le résultat d'un niveau élevé de sensibilisation aux nombreuses initiatives visant la sécurité et la sûreté qu'ont prises le gouvernement et l'industrie.

Figure 5



« La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada ont continué de s'améliorer en 2002, comme en témoignent la baisse du nombre d'accidents dans tous les modes de transport ainsi que les mesures de sûreté prises depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001. La confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport est près de son niveau élevé d'avant le 11 septembre 2001. »

Site Web de Transports Canada

3.2.3 Mise en œuvre diligente de mesures de sécurité

Depuis sa création, le BST a toujours attaché une grande importance à la nécessité de fournir de façon diligente des renseignements essentiels à la sécurité à tous ceux qui sont bien placés pour effectuer des changements. Il est fréquent que le BST communique des renseignements de sécurité essentiels au cours de ses enquêtes, lorsqu'il devient évident qu'il existe de l'information qui devrait être partagée avec d'autres. Le BST formule également, à l'occasion, des recommandations avant même la conclusion d'une enquête ou la publication d'un rapport, lorsque les renseignements disponibles le justifient. Il n'en demeure pas moins que les rapports finals des enquêtes figurent parmi les produits les plus attendus du BST, surtout lorsqu'ils contiennent des recommandations de sécurité.

Pour la deuxième année consécutive, le nombre de nouvelles enquêtes entamées a été délibérément réduit pour que les ressources puissent être concentrées sur les enquêtes en cours et le programme de renouvellement. Cette année, 109 enquêtes ont été complétées, contre 111 l'année précédente. Le nombre d'enquêtes en cours a diminué à 140 à la fin de l'exercice par rapport au 160 du début de l'exercice, soit une diminution de 12,5 p. 100. Cette réduction est due surtout au plus petit nombre de nouvelles enquêtes entreprises au cours de 2002-2003 : seulement 89, en comparaison de plus de 100 en moyenne les années précédentes. Le délai moyen requis pour terminer une enquête a également diminué légèrement, à 580 jours dans l'exercice 2002-2003 au lieu de 586 jours l'année précédente.

Figure 6

Productivité du BST								
	Marine		Rail / Pipeline		Aviation		Total	
	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003	2001-2002	2002-2003
Enquêtes entreprises	16	13	13	20	65	56	94	89
Enquêtes terminées	18	15	19	24	74	70	111	109
Durée moyenne des enquêtes terminées (nombre de jours)	817	703	680	757	505	494	586	580
Nota : Les résultats indiqués dans cette figure peuvent varier considérablement d'une année à l'autre en raison d'un certain nombre de facteurs comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les événements majeurs.								

Les ministres du Conseil du Trésor ont récemment approuvé des demandes de fonds à court terme dans les budgets supplémentaires des deux prochains exercices pour aider le BST à réduire l'arriéré d'enquêtes en cours sans avoir à réduire encore l'ouverture de nouvelles enquêtes. L'investissement permettra au BST de réduire l'arriéré, de 160 enquêtes (au 1^{er} janvier 2003) à moins de 100, et de diminuer la durée moyenne des

enquêtes de 10 p. 100 (soit d'environ 60 jours) d'ici la fin de l'exercice 2004-2005. Dans le cadre d'une stratégie plus vaste visant les ressources humaines, les employés embauchés grâce à ces ressources supplémentaires seront considérés comme des remplaçants éventuels de ceux dont on prévoit le départ au cours des deux ou trois prochaines années. Ces ressources permettront en outre au personnel actuel, plus expérimenté, de contribuer à une vaste gamme d'initiatives portant sur le long terme et visant à améliorer le rendement futur – notamment au moyen de formation, de contrôle de la qualité et de la mise au point d'outils et méthodes modernes pour aider les enquêteurs.

En 2002-2003, outre les rapports d'enquête, le BST a produit en tout 86 communications de sécurité – 27 recommandations, 26 avis et 33 lettres d'information (voir en figure 7 la ventilation par mode de transport).

Figure 7

Communications de sécurité du BST en 2002-2003			
	Recommandations	Avis	Lettres d'information
Marine	5	7	17
Pipeline	0	0	1
Rail	5	6	9
Aviation	17	13	6
Total	27	26	33

Ces communications ont abouti à des mesures concrètes de la part d'autres organismes, lesquelles ont directement amélioré la sécurité ou réduit les risques. Par exemple, Transports Canada a ciblé les inspections de sécurité, émis des bulletins d'alerte pour aviser l'industrie de préoccupations précises et introduit des changements dans les règlements et les procédures de sécurité. De même, l'industrie a réagi aux travaux du BST en prenant de nombreuses mesures de sécurité, notamment : changements apportés aux méthodes et aux procédures d'exploitation; modification préventive des équipements; remplacement de pièces; et modification des programmes de formation. La figure 8 présente certains exemples des mesures de sécurité qui ont été prises en 2002-2003.

Figure 8

Événements ayant fait l'objet d'une enquête	Mesures de sécurité
Naufrage du chalutier <i>Nadine</i> <i>(L'enquête a révélé que le manque de formation a nui à l'évacuation du navire et contribué à des décès.)</i>	En juillet 2002, Transports Canada a mis en œuvre une politique pour veiller à ce que tous les pêcheurs aient complété d'ici le 30 juillet 2007 la formation de base requise en matière de sécurité.
Collision – Canadien Pacifique <i>(L'enquête a révélé qu'un train avait été laissé sans surveillance et que même si la poignée de l'inverseur de marche [généralement considérée comme la clé de la locomotive] avait été retirée, une personne non autorisée avait accédé à la cabine et desserré les freins, causant une collision avec blessures au conducteur.)</i>	Les inspecteurs de CP ont réparé les serrures de toutes les portières et fenêtres des locomotives et des instructions ont été données à tous les membres d'équipage en ce qui concerne le verrouillage des locomotives non surveillées. De plus, CP a distribué des poignées d'inverseur de marche à tous les conducteurs de locomotives pour qu'aucune ne doive être laissée sans surveillance. VIA Rail a révisé ses procédures internes et insisté auprès des conducteurs de locomotives sur leur importance, en soulignant la nécessité de verrouiller fenêtres et portières lorsque l'équipement est laissé sans surveillance dans un endroit non protégé.
Impact sans perte de contrôle – Beech 1900D <i>(L'enquête a révélé un pressant besoin de restrictions supplémentaires quant à l'approche aux instruments par mauvais temps. Dans son rapport final, le BST a recommandé que le ministère des Transports accélère l'adoption de dispositions réglementaires interdisant aux pilotes d'effectuer des approches par des conditions de visibilité ne permettant pas qu'elles se fassent en toute sécurité.)</i>	Le 26 mai 2002, Transports Canada avait indiqué qu'il avait préparé des avis de modifications proposées à la réglementation en réponse à la recommandation du BST concernant les dispositions réglementaires interdisant les approches selon la visibilité. Le ministère confirme que le ministère de la Justice étudie actuellement ces avis en vue de leur publication dans la <i>Gazette du Canada</i> et de leur mise en œuvre.

De l'information sur la sécurité est également communiquée aux principaux intéressés tout au long du processus d'enquête, ce qui leur permet de prendre immédiatement des mesures de sécurité lorsqu'il y a lieu. Il est courant d'observer les mesures de sécurité prises par l'industrie et le gouvernement au cours d'enquêtes du BST. Par exemple, pendant l'enquête sur l'accident du vol SR 111, le BST a publié une série de recommandations se rapportant à la capacité et l'alimentation électrique des enregistreurs de conversations dans le poste de pilotage et des enregistreurs de données de vol, à l'isolant thermique et acoustique, aux moyens de bord de lutte contre les incendies et aux normes d'inflammabilité des matériaux utilisés dans les aéronefs commerciaux. L'industrie a fait suite à ces recommandations avant même la publication du rapport final.

La portée et l'importance de telles mesures de sécurité peuvent varier considérablement. Les exploitants prennent souvent des mesures correctrices immédiates après en avoir discuté avec les enquêteurs du BST (par exemple, en ce qui concerne le dégagement du champ de visibilité à un passage à niveau en élaguant buissons et autre végétation). Les organismes de réglementation, telles que Transports Canada et, aux États-Unis, la Federal Aviation Administration, émettent régulièrement des directives exigeant des inspections ou le remplacement de composants sur la foi des conclusions préliminaires du BST. Le cas échéant, plutôt que de formuler des recommandations, le BST peut faire état des mesures correctrices déjà prises par l'industrie et les organismes gouvernementaux. Le tableau suivant souligne quelques exemples de mesures de sécurité qui ont été prises avant la fin d'enquêtes du BST.

Figure 9

Événements ayant fait l'objet d'une enquête	Mesures de sécurité
Quasi-naufage du catamaran à passagers <i>Wasca II</i> <i>(L'enquête a révélé que le poids combiné de l'exploitant, de trois fauteuils roulants, de 16 passagers et de leurs effets a fait en sorte que les deux pontons étaient presque submergés, ne laissant pas suffisamment de franc-bord et de réserve de flottabilité pour naviguer sans danger.)</i>	Les espaces vides du petit catamaran à passagers ont été remplis de polystyrène marin pour assurer une flottabilité positive, à la satisfaction d'un inspecteur de Transports Canada.
Incendie en vol menant à un impact avec un plan d'eau – MD-11 <i>(L'enquête a établi que l'installation d'une lampe de lecture encastrée était susceptible de produire des arcs électriques et d'être endommagée par la chaleur. Cette constatation a entraîné une inspection de 12 autres MD-11, laquelle a révélé diverses anomalies, dont des fissures dans les boîtiers de protection, des réparations non conformes au manuel d'entretien, une déformation due à la chaleur, des traces d'arcs électriques et une décoloration due à la chaleur.)</i>	La société Boeing a émis un bulletin service d'alerte, suscitant l'émission par la Federal Aviation Administration des États-Unis d'une consigne de navigabilité. Cette consigne impose une inspection récurrente des lampes en cause dans le MD-11. Par la suite, la Federal Aviation Administration a approuvé le bulletin service du fabricant de la lampe de lecture soulignant diverses modifications à la conception de la lampe. Goodrich Hella Aerospace et Boeing Engineering ont mené à bien une révision de la conception en août 2002. La production de la nouvelle lampe de lecture incorporant les améliorations a débuté en novembre 2002.
Collision du vraquier <i>Windoc</i> avec le pont 11 de la Voie maritime du Saint-Laurent <i>(L'enquête a révélé que le responsable du pont était seul chargé de vérifier l'absence de tout navire sous le pont avant que celui-ci soit abaissé.)</i>	La Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent a adopté de nouvelles modalités de communication pour les navires à l'approche de tous les ponts autoportants entre Montréal et Port Colborne.

3.2.4 Sensibilisation aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public

Le BST continue d'œuvrer pour sensibiliser les divers intervenants du secteur des transports aux questions de sécurité et renforcer parmi eux la culture de la sécurité. Dans l'ensemble, les enquêteurs du BST ont constaté une plus grande sensibilisation aux questions de sécurité et les premiers signes d'une culture de la sécurité parmi les gens avec lesquels ils sont en interaction dans le cadre de leur travail. Des événements majeurs tels que l'écrasement du vol SR 111 et les attentats terroristes du 11 septembre aux États-Unis ont également augmenté la sensibilisation du public à la sécurité des transports. Bien qu'il soit très difficile de mesurer les résultats du BST dans ce domaine, le niveau d'activité du BST démontre des efforts soutenus pour réaliser les résultats souhaités.

Le BST profite de chaque occasion pour réitérer ses principaux messages et sensibiliser aux questions de sécurité. En 2002-2003, le BST a publié 109 rapports d'enquête ainsi que des rapports statistiques mensuels et annuels. Il continue en outre de publier le bulletin sur la sécurité *Réflexions*. Quatre numéros ont été publiés pendant l'exercice 2002-2003, bien que seulement trois aient été diffusés avant le 31 mars 2003. Cette publication contribue au progrès de la sécurité des transports en se penchant sur les leçons apprises dans les enquêtes sur les accidents et incidents. Elle constitue également un outil efficace pour diffuser à un public élargi les résultats des enquêtes touchant la sécurité.

Le BST a adopté une démarche proactive en matière de diffusion de l'information. Au cours des enquêtes, les renseignements pertinents sont communiqués immédiatement à l'industrie, aux proches des victimes, aux médias et au public. Les enquêteurs sont incités à entretenir un dialogue avec les principaux intervenants, y compris en dévoilant rapidement les questions de sécurité qui apparaissent durant une enquête. Pour tenter de satisfaire à la demande de nouvelles de la part du public et des médias, le BST a répondu à 1 158 requêtes reçues dans son site Web et 697 appels de journalistes, sans compter les demandes traitées sur les lieux d'un accident ou aux conférences de presse organisées lors de la publication de rapports. Le BST a tenu cinq conférences de presse et diffusé huit communiqués de presse. La Division de la macro-analyse du BST a de plus répondu à 618 questions complexes concernant la base de données sur les événements dans les transports.

Le BST utilise également son site Web pour rehausser la sensibilisation aux questions de sécurité et diffuser des renseignements sur la sécurité dans les transports. Plus de 22 000 visiteurs consultent le site Web du BST chaque mois – ce nombre ayant atteint le niveau record de 44 500 en mars 2003 en raison de la publication du rapport d'enquête sur l'accident SR 111. Des Canadiens et des gens du monde entier visitent le site. L'achalandage accru peut être attribué à la facilité et la rapidité d'accès ainsi qu'à la quantité accrue de renseignements offerts. L'utilisation du site Web s'est avéré un moyen économique et plus rapide de diffuser de l'information.

Le BST contribue à la diffusion de renseignements sur la sécurité à l'échelle internationale. De nombreux produits du BST sont distribués non seulement au Canada mais aussi aux États-Unis, en Europe et dans divers autres pays partout au monde. Le BST aide aussi à diffuser des renseignements en provenance de pays étrangers. Cette collaboration entre le BST et des organismes étrangers contribue à améliorer l'accès aux renseignements sur la sécurité partout au monde.

La compétence et les méthodes d'enquête du BST sont reconnues à l'échelle internationale. Pour la deuxième année consécutive, le BST a été invité à Singapour pour donner des cours de méthodes d'enquête à des spécialistes des accidents d'aviation. Le BST a également été invité à assister à des conférences nationales et internationales pour présenter la méthode qu'il emploie pour faire enquête sur les facteurs humains dans les événements de transport. En outre, des employés du BST donnent chaque année des cours à l'Académie maritime internationale de Trieste, en Italie, où sont enseignées les méthodes et les dispositions législatives utilisées par les organismes d'enquête du monde entier. En participant à de telles activités et en partageant ses méthodes, le BST communique à l'industrie des pratiques exemplaires qu'elle peut ensuite utiliser à l'interne, mais de plus ouvre la voie à une meilleure compréhension, au sein de l'industrie, de la rigueur appliquée aux enquêtes du BST.

Le programme de formation sur la Méthodologie intégrée d'enquête de sécurité élaboré par le BST continue de susciter beaucoup d'intérêt de la part de l'industrie des transports – y compris des transporteurs aériens et des compagnies ferroviaires – ainsi que d'autres organismes de sécurité au Canada et à l'étranger (aux États-Unis, aux Pays-Bas, en Nouvelle-Zélande et au Royaume-Uni). De nombreuses demandes de participation à ce programme de formation nous sont parvenues. Bien que le BST n'offre pas en général de formation à l'extérieur, des places libres dans les séances de formation destinées aux enquêteurs du BST ont été offertes à des personnes œuvrant dans le domaine de la sécurité des transports, que ce soit au sein d'organismes publics, privés ou para-publics. La prestation de cette formation s'est avérée profitable car les participants de l'extérieur peuvent ainsi mieux comprendre la façon dont le BST travaille en même temps qu'ils apprennent à maîtriser une méthode et une démarche qu'ils peuvent appliquer pour réaliser l'objectif commun de faire progresser la sécurité dans les transports. Par ailleurs, la Garde côtière canadienne examine la possibilité de mettre au point pour ses agents un programme de formation fondé sur la méthode du BST.

Le BST participe également à une initiative visant à promouvoir une culture de la sécurité au sein du milieu maritime de la côte ouest, surtout parmi les exploitants de petits navires et bateaux de pêche. Un groupe d'action maritime inter-organismes composé d'organismes gouvernementaux des paliers fédéral et provincial coopère en vue de rehausser la sensibilisation à la sécurité, d'offrir de la formation en sécurité et de favoriser l'adoption de pratiques sûres au sein du milieu maritime. L'objectif consiste à modifier les comportements pour réduire l'incidence d'accidents et de décès.

3.2.5 Niveau de sécurité accru grâce à la réduction des risques

Dans l'ensemble, le BST a connu beaucoup de succès pour ce qui est de cerner les lacunes de sécurité et de réduire les risques dans les réseaux de transport. Les enquêtes du BST mènent à des rapports précisant ces lacunes et, s'il y a lieu, contenant des recommandations pour réduire les risques. L'année dernière, dans tous les cas où le BST a entrepris une enquête, des lacunes de sécurité ou facteurs ayant contribué à l'événement ont été cernés et communiqués. Ces résultats traduisent une application soigneuse de la politique du BST en matière de classement des événements pour déterminer la pertinence ou non d'une enquête, ainsi que la méthode d'enquête. Cette démarche systématique garantit que les ressources du BST sont investies dans les domaines susceptibles de produire les plus grands avantages en ce qui concerne la sécurité.

Au total, 3 848 événements ont été signalés au BST au cours de l'exercice 2002-2003. Le BST a décidé de faire enquête sur 89 d'entre eux. Tous les événements déclarés ont été examinés conformément à la Politique de classification des événements du BST afin de déterminer dans quels cas une enquête pouvait le mieux faire avancer la sécurité dans les transports. Des renseignements sur tous les événements déclarés ont été saisis dans la base de données du BST aux fins documentaires, pour analyser les tendances et pour valider les constatations quant aux lacunes de sécurité.

Une façon de mesurer la qualité des constatations et recommandations du BST consiste à évaluer l'efficacité du BST pour ce qui est de convaincre d'autres instances de la nécessité d'adopter des changements afin d'améliorer la sécurité. C'est pourquoi le BST évalue les réactions à ses recommandations, pour déterminer la mesure dans laquelle les lacunes de sécurité en cause ont été ou sont en voie d'être rectifiées. En toute logique, la mesure dans laquelle des mesures de sécurité seront mises en œuvre dépend du degré auquel la partie en cause

« Transports Canada a apporté d'importantes modifications à ses règlements et à son processus d'inspection et de certification des petits bâtiments à passagers depuis le naufrage du *True North II*. Le Ministère a tenu compte des préoccupations et des recommandations du Bureau de la sécurité des transports et met la dernière main aux modifications réglementaires et aux initiatives connexes. »

David Collenette, ministre des Transports

admet l'existence d'une condition dangereuse et de l'importance des risques en cause. En 2002-2003, le BST a enregistré des réactions à 15 recommandations de sécurité; dans sept cas, il y avait « intention satisfaisante » de corriger la lacune mentionnée dans les recommandations; et dans trois cas, il y avait une réaction « en partie satisfaisante ». Dans aucun cas la réaction n'a-t-elle été jugée non satisfaisante. Les résultats de cette évaluation sont présentés dans la figure 10.

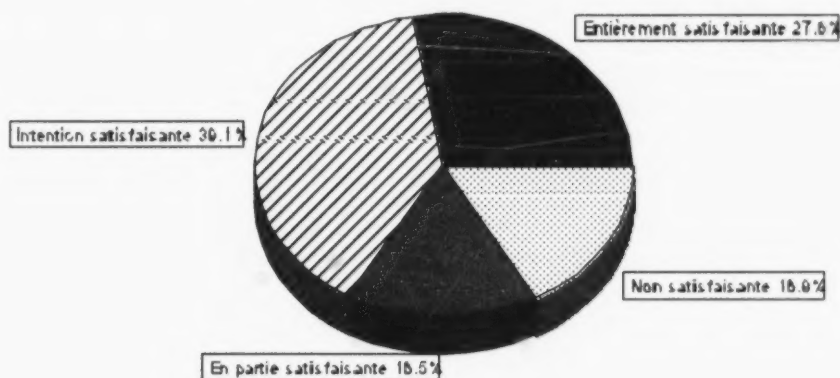
Figure 10

Évaluation des réponses aux recommandations du BST – Année en cours						
2001-2002 (année où la réponse a été reçue)	Attention entièrement satisfaisante accordée à la lacune	Intention satisfaisante de corriger la lacune	Attention en partie satisfaisante accordée à la lacune	Attention non satisfaisante accordée à la lacune	À évaluer	Total
Marine	0	0	2	0	0	2
Pipeline	0	0	0	0	0	0
Rail	0	4	1	0	1	6
Aviation	0	3	0	0	4	7
Total	0	7	3	0	5	15

À plus long terme, la réponse aux recommandations du BST est également très positive. La figure 11 illustre l'évaluation des réponses aux recommandations du BST publiées depuis 1990.

Figure 11

Évaluation des réponses aux recommandations du BST (1990-2003)



3.3 Analyse des besoins de la clientèle et rajustement des programmes

Une des priorités prévues par le *Rapport sur les plans et priorités 2002-2003* était de consulter les principaux intervenants pour connaître leurs besoins, puis d'adapter en conséquence la prestation de programmes du BST de façon à mieux y répondre. Au cours de l'année, le travail s'est poursuivi sur deux voies parallèles. D'abord, un projet d'analyse des besoins des intervenants a été entrepris. Ensuite, des travaux ont été lancés en vertu de l'initiative Gouvernement en direct, qui a une portée plus étendue. Les résultats obtenus sur ces deux plans sont décrits dans les sections suivantes.

3.3.1 Projet d'analyse des besoins des intervenants

Au cours de l'exercice 2002-2003, le BST a initié un processus de consultation visant à obtenir les commentaires d'une vaste gamme d'interlocuteurs du BST. Des entrevues menées auprès d'agents de changement choisis au sein du milieu des transports, représentant des intérêts nationaux et internationaux, ont permis d'obtenir une solide appréciation de leurs points de vue et besoins à l'égard des produits et services du BST. Pour compléter ces renseignements et pour obtenir un commentaire stratégique de haut niveau sur le BST et ses produits et services, des cadres supérieurs représentant l'éventail de l'industrie des transports, des principales associations et des syndicats ont été réunis dans un groupe d'experts aux fins d'une consultation.

Ces consultations ont procuré au BST une vaste évaluation des besoins et attentes des intervenants, une appréciation du succès du BST dans la réalisation de son mandat et un portrait de la façon dont il est perçu de l'extérieur.

Les autorités réglementaires ainsi que les organismes et associations voués à la sécurité considèrent le BST comme une très importante source potentielle d'information et estiment que l'aptitude du BST à exécuter son mandat (c.-à-d., le monopole des enquêtes sur la cause) est essentielle au progrès de la sécurité dans les transports. Cependant, de nombreux intervenants jugent que le BST ne réalise pas son plein potentiel comme source d'information.

Parmi les autres groupes de intervenants, surtout les petits transporteurs, exploitants ou propriétaires, le BST n'est pas perçu comme la principale source d'information sur la sécurité. Plusieurs d'entre eux n'ont aucune expérience et n'ont jamais eu de contact direct avec le BST, ni n'ont-ils été exposés à ses produits et services. Plusieurs voient le BST uniquement comme un organisme d'enquête, une organisation qui réagit aux événements et non une qui participe proactivement à la prévention des accidents et incidents ou à la promotion de la sécurité.

Tout le monde s'accorde sur le fait que les principaux points forts du BST sont la compétence technique et le professionnalisme de son personnel, ainsi que l'aptitude du BST à cerner les causes et facteurs d'événements et son savoir-faire en ce sens. L'indépendance et l'impartialité dont fait preuve le BST dans ses travaux et ses rapports sont considérées par les intervenants comme source d'une grande crédibilité auprès de tous les acteurs touchés par la sécurité des transports et auprès du grand public.

Parmi l'ensemble des renseignements recueillis, il est ressorti que les grandes questions suivantes méritent plus ample réflexion :

- la diffusion rapide et efficace de renseignements sur la sécurité;
- la demande d'une consultation plus vaste des intéressés dans la production des rapports d'enquête et la formulation de recommandations de sécurité;
- le manque de notoriété des produits et services du BST;
- la faible proportion d'événements qui font l'objet d'une enquête;
- la perception que le BST se concentre trop sur les enquêtes en réaction à des événements et trop peu sur des études et analyses proactives;
- la demande d'un élargissement du mandat du BST pour y ajouter les enquêtes sur les événements touchant les camions, les autobus et les embarcations de plaisance.

Au cours de l'année à venir, les résultats du processus de consultation serviront, en même temps que d'autres renseignements, à l'examen des processus opérationnels et des produits de l'organisme, pour veiller à ce qu'ils continuent de répondre aux besoins des intervenants et que les meilleurs résultats possibles puissent être obtenus avec les ressources fournies par le Parlement. Une fois que le processus d'examen sera complété au début de 2003-2004, un plan d'action opérationnel sera élaboré et mis en œuvre, prévoyant l'impact sur l'organisation, les coûts, les modalités de gestion du changement ainsi que les stratégies de communication interne et externe.

3.3.2 Gouvernement en direct

Des travaux ont été entrepris en partenariat avec Transports Canada (TC), en vue d'améliorer la qualité des données du BST, d'améliorer le mécanisme de mise en commun des données avec TC et de contribuer à la réalisation du projet d'entrepôt de données de sécurité de TC. De plus, un système pilote a été créé pour donner accès aux données sur les événements au moyen de demandes en ligne dans le site Web public du BST. Les travaux consacrés à ce projet se poursuivront en 2003-2004 dans la mesure où les ressources le permettent.

Des travaux ont également été consacrés à une refonte complète du site Web du BST. Le site répond maintenant entièrement aux exigences du Gouvernement en direct et est sensiblement plus convivial. D'importants ajouts ont également été faits au contenu du site.

3.4 Gestion moderne

La haute direction du BST a reconnu l'importance d'une modernisation et d'un renforcement des cadres de gestion de l'organisation. Plusieurs efforts ont été consacrés à l'intégration de diverses initiatives ministérielles et gouvernementales visant la gestion. Nous nous attachons à bâtir une fondation solide : des dirigeants déterminés à produire des résultats; des employés motivés qui contribuent aux résultats dans un milieu de travail où l'on apprend, où l'on relève des défis et qui est enrichissant; et un ensemble de valeurs communes clairement définies, qui régissent la façon dont nous travaillons.

Le dépôt au Parlement de modifications législatives modernisant la gestion des ressources humaines dans la fonction publique produira un profond impact au BST. Bien qu'il soit trop tôt pour formuler des plans ministériels précis sur la modernisation des ressources humaines, le BST examine actuellement les implications possibles pour se préparer à élaborer un plan d'action sans délai lorsque les nouvelles dispositions législatives seront approuvées par le Parlement.

3.4.1 Rendement organisationnel efficace

En 2001-2002, le BST s'est lancé dans la voie de changements essentiels à son succès futur. Le programme de renouvellement était motivé par trois facteurs principaux : la nécessité d'un cadre de planification et de gestion des ressources plus rigoureux; la détermination à renforcer les pratiques de gestion interne conformément aux principes de l'initiative gouvernementale de modernisation de la fonction de contrôleur; et l'impératif de trouver un équilibre judicieux entre niveau d'activité et base de ressources à la disposition du BST. Cet ambitieux programme de renouvellement a exigé et continuera d'exiger persistance, patience et compréhension; il suppose par ailleurs un certain niveau de risque.

En 2002-2003, l'organisation a publié son tout premier plan d'activités fondé sur sept priorités organisationnelles. Un sommaire de ce plan est accessible dans le site Web du BST au <http://www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp>. Le plan d'activités définit clairement des initiatives précises, les résultats attendus et les responsabilités. Il n'a pas été difficile de cerner les domaines exigeant une attention prioritaire, mais bien de déterminer la source des ressources financières et humaines nécessaires. Des concessions ont dû être faites : des ressources des opérations ont été libérées et réaffectées à la réalisation des priorités de l'organisation. Il a également été prévu qu'il y aurait sans doute une diminution dans les produits les plus visibles du BST – comme les enquêtes, les rapports et les publications. Néanmoins, au cours de cette période de changement, le BST a veillé à maintenir un niveau élevé de qualité dans ses travaux et à accorder l'attention voulue à d'autres questions importantes telles que la santé et la sécurité au travail, l'équité en matière d'emploi et les langues officielles. En tout, 1,1 million de dollars ont été consacrés à la réalisation des éléments du plan d'activités.

Les efforts concentrés sur les priorités du plan ont produit de nombreux excellents résultats au cours de l'année. Puisqu'une grande partie du travail visait le développement, il a créé une solide fondation pour des améliorations supplémentaires dans les années suivantes. Parmi les indicateurs du progrès réalisé figurent l'élaboration de priorités et d'un cycle de planification adaptés aux besoins du BST; la réalisation d'une analyse structurée des besoins des intervenants; la création d'un cadre de gestion du rendement; l'offre d'une formation ciblée pour le personnel enquêteur en vue d'améliorer la qualité des produits du BST touchant la sécurité et de réduire leur délai de production; et l'intégration des questions de milieu de travail et de ressources humaines dans les délibérations quotidiennes de la gestion.

Un domaine du plan d'activités qui retient une attention particulière est celui de l'apprentissage parmi les employés. En 2002-2003, le BST a déterminé qu'il y avait d'urgents besoins de formation et a pris des mesures adéquates en conséquence, pour garantir que tous les employés disposent des aptitudes et connaissances de base nécessaires à l'exécution efficace de leur travail. En parallèle, le BST a également entrepris d'élaborer des profils de compétence et des normes d'apprentissage pour tous ses groupes professionnels. Une fois que ceux-ci seront au point, ils serviront à établir des plans d'apprentissage personnalisés pour chaque employé. En 2002-2003, le BST a investi quelque 1,5 million de dollars, ou 4,6 p. 100 de ses frais d'exploitation totaux, dans la formation de ses employés et autres activités connexes. La même année, les ministères gouvernementaux ont investi en moyenne 2,6 p. 100 de leurs frais totaux dans la formation.

Des travaux ont également été entrepris pour formuler un plan pluriannuel de remplacement des immobilisations et de trouver des solutions face à un grave problème de déperissement des immobilisations. Une analyse de rentabilisation a été réalisée et présentée au Conseil du Trésor pour justifier la demande de fonds supplémentaires en vue de résoudre le problème. Un montant de 1 million de dollars a été octroyé au BST sur une période de deux ans.

Le BST a réalisé une analyse détaillée de ses pratiques et systèmes de gestion de l'information. Les besoins liés aux activités ont été cernés et une démarche a été mise au point pour entamer le travail visant une nouvelle génération d'applications d'affaires. L'infrastructure de la technologie de l'information du BST a également bénéficié d'une vaste amélioration.

Dans l'ensemble, le BST a fait de grands progrès pour ce qui est d'améliorer ses cadres de gestion interne et d'optimiser l'utilisation de ses ressources. Au cours de l'année, le BST a souvent été cité par les représentants du Secrétariat du Conseil du Trésor comme organisme exemplaire pour ce qui est du rendement organisationnel. De plus, des cadres supérieurs du BST ont souvent été invités à partager leur expérience avec leurs collègues de d'autres organismes.

3.4.2 Mise en œuvre d'une fonction de contrôleur moderne

L'initiative pluriannuelle de modernisation de la fonction de contrôleur vise à moderniser les activités de gestion au sein de la fonction publique. Il s'agit d'assurer la production d'une meilleure information sur le rendement, une saine gestion des risques et la présence de systèmes de contrôle adéquats tout en renforçant les valeurs et l'éthique et en rehaussant la redevabilité du gouvernement envers le Parlement et les Canadiens.

À la fin de 2001, le BST a effectué une auto-évaluation de ses pratiques de gestion actuelles, face à 33 critères d'une saine gestion organisationnelle. Le rapport *Évaluation des capacités de la fonction de contrôleur moderne*, publié en mars 2002, cernait un certain nombre de domaines du cadre de gestion où d'importants changements s'imposaient pour en arriver à une fonction de contrôleur moderne. Le rapport se trouve dans le site Web du BST à l'adresse

http://www.bst.gc.ca/fr/publications/Mod_Comp/2002/Mod_Comp_2002.asp.

Conscient de l'importance et de l'intérêt qu'il y a à moderniser les pratiques de gestion ainsi que des risques auxquels l'organisation est exposée si de solides aptitudes de contrôle ne sont pas enchâssées dans les activités quotidiennes, le BST a fait de la modernisation de la fonction de contrôleur une priorité de la gestion et intégré des activités et projets en ce sens dans le plan d'activités 2002-2003 de l'organisme (ce plan se trouve dans le site Web du BST à l'adresse

http://www.bst.gc.ca/fr/publications/BusPlan/2002/biz_plan02_03.asp.

Au cours de l'exercice 2002-2003, une grande part du travail accompli dans le contexte de la modernisation de la fonction de contrôleur était au stade préparatoire. Le BST a créé un cadre de planification des activités qui intègre de façon cohérente les tâches de planification et qui coïncide avec le cycle de planification du gouvernement. Ce cadre a déjà amélioré et facilité les décisions d'affectation des ressources pour l'exercice 2003-2004 en plus de garantir que les ressources sont reliées aux plans et priorités de l'organisme. Des efforts ont également été consacrés à la mise au point de deux nouveaux outils de gestion : un outil de mesure du rendement et un plan de vérification interne fondé sur les risques. Il est prévu que ces nouveaux outils seront entièrement mis en œuvre en 2003-2004 et que des ajustements seront requis à mesure que le cadre mûrira. Le BST a également déterminé les connaissances et aptitudes précises que doivent posséder les gestionnaires et experts fonctionnels dans le cadre d'une gestion moderne. Des profils de compétences et normes d'apprentissage ont été mis au point. Ils serviront à évaluer les compétences actuelles de la gestion et à élaborer des plans de formation pour faciliter la modernisation de la gestion et des ressources humaines.

Par ailleurs, compte tenu de nos priorités concernant la modernisation de la fonction de contrôleur et des préoccupations de l'organisme, le BST coopère activement avec d'autres ministères et organismes à des projets de modernisation de la fonction de contrôleur. Il

participe à la mise en commun des pratiques exemplaires et à la recherche de solutions permettant de réduire les coûts et les efforts. Par exemple, le BST a dirigé trois projets interministériels d'innovation visant : le changement de culture au sein des organisations; l'intégration des renseignements sur le rendement; les valeurs et l'éthique dans le cadre des partenariats entre organisations. Le personnel du BST a été reconnu par le Secrétariat du Conseil du Trésor et le milieu des petits organismes pour le leadership qu'il exerce à cet égard.

Partie 4 : Renseignements supplémentaires

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. On peut consulter la plupart des rapports d'enquête du BST publiés depuis 1995 dans le site Web du BST. Le BST publie également des rapports statistiques périodiques pour les quatre modes de transport; rapports qui sont également disponibles dans le site Web. Enfin, le BST publie un rapport annuel au Parlement, ainsi qu'un périodique sur la sécurité intitulé *Réflexions*; tous disponibles sur demande en format imprimé.

Le *Rapport sur les plans et priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement* des années passées sont accessibles dans le site Web du BST, au <http://www.bst.gc.ca>. Le site contient également divers renseignements supplémentaires.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse suivante :

Division des communications
Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Courriel : communications@bst.gc.ca
N° de tél. : (819) 994-3741
N° de téléc. : (819) 997-2239

Annexes

A – Statistiques sur la sécurité des transports

B – Résultats financiers

C – Adresses Internet d'autres organismes du domaine de la sécurité des transports

D – Consolidation des rapports

E - États financiers et Rapport de la vérificatrice

Annexe A

Statistiques sur la sécurité des transports

Le tableau ci-dessous répartit les statistiques sur les événements de transport par mode, y compris des comparaisons avec les moyennes quinquennales. Compte tenu du niveau d'activité pour chaque mode, les taux d'accidents indiquent de nouveau une tendance à la baisse en 2002.

Événements de transport par mode – 2002 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1997-2001)				
	Marine	Pipeline	Rail	Aviation
Accidents				
2002	485	20	985	324
Moyenne quinquennale	559	13	1088	403
Pertes de vie				
2002	28	0	96	63
Moyenne quinquennale	33	0	100	138
Incidents				
2002	173	34	303	865
Moyenne quinquennale	197	27	373	747

Le tableau ci-dessous présente des données sur les taux d'accidents par mode pour l'année en cours ainsi que la moyenne quinquennale. Même si ces taux sont fondés sur des données limitées, il n'en demeure pas moins que ces indicateurs du niveau d'activité constituent un point de référence. Les statistiques présentées dans ce tableau sont tirées du chapitre 4 du document de Transports Canada, *Les transports au Canada : Rapport annuel 2002*. Cette publication comprend de plus amples renseignements ([http://www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/t-factsf/Rapport annuel sur les transport.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/t-factsf/Rapport%20annuel%20sur%20les%20transport.htm)).

Taux d'accidents de transport – 2002 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1997-2001)			
	Aviation ¹	Marine ²	Rail ³
Accidents			
2002	7.8	3	25
Moyenne quinquennale	8.7	2.9	31
¹ par 100 000 heures de vol (aéronefs immatriculés au Canada seulement) ² par 1 000 passages de navires de commerce autres que les bateaux de pêche ³ par million de trains-milles sur les voies principales			

Annexe B

Résultats financiers

Aperçu du rendement financier

Le BST a commencé l'année avec des autorisations de 24,8 millions de dollars. Un budget supplémentaire au montant de 5,3 millions de dollars a par la suite été approuvé pour reporter les fonds non utilisés de l'année précédente, pour des ajustements face aux pressions budgétaires et pour les coûts exceptionnels de l'enquête sur l'accident du vol SR 111. Des transferts s'élevant à 1,9 million de dollars ont également été faits à même les crédits du Conseil du Trésor, pour des ajustements par suite de négociations collectives et pour l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, haussant ainsi le total des autorisations à 32 millions de dollars. En 2002-2003, le BST a dépensé 31,3 millions de dollars à même ses autorisations totales de 32 millions de dollars. Sur le budget d'exploitation du BST, 1 million de dollars est resté inutilisé. Cependant, les coûts de l'enquête sur l'accident du vol SR 111 ont dépassé de 0,3 million de dollars le montant spécial accordé par le Parlement, ce qui a réduit le montant inutilisé à 0,7 million de dollars. Le montant inutilisé est principalement dû à des dépenses inférieures aux prévisions aux postes des salaires et de la formation de nouveaux employés ainsi qu'au report de certains projets en 2003-2004. Les états financiers complets vérifiés du BST figurent à l'annexe E.

Les dépenses globales du BST, exception faite des coûts de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, représentent un coût d'environ 0,89 \$ par citoyen canadien. Si l'on ajoute les coûts de cette enquête, ce chiffre monte à 1,00 \$ par citoyen canadien. Cette somme modeste permet de maintenir la capacité du Canada de faire enquête sur d'importantes défaillances dans quatre modes du réseau de transport national.

Figure 12



Tableau financier 1 : Sommaire des crédits approuvés

Ce tableau explique comment le Parlement a accordé des crédits au BST.

Besoins financiers par autorisation (en millions de dollars)				
Crédit		Dépenses prévues	2002-2003 Autorisations totales	Dépenses réelles
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports			
25	Dépenses de fonctionnement	21,5	28,9	28,2
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	3,3	3,1	3,1
	Total pour le ministère	24,8	32,0	31,3
Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au budget des dépenses principal et aux budgets supplémentaires et des autres autorisations (voir la figure 13 pour plus de détails).				

Figure 13

Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2002-2003 (en millions de dollars)	
Autorisations	Montant
Budget principal	24,8
Budgets supplémentaires – Report des surplus de l'année précédente	1,1
Budgets supplémentaires – Enquête SR 111	2,9
Budgets supplémentaires – Pressions budgétaires	1,2
Budgets supplémentaires – Enquête <i>Lady Duck</i>	0,1
Transferts du Conseil du Trésor – Conventions collectives	1,5
Transferts du crédit 10 du Conseil du Trésor – Modernisation de la fonction de contrôleur	0,4
Autorisations totales	32,0

Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Ce tableau explique d'une manière uniformisée pour l'ensemble du gouvernement l'utilisation des ressources par le BST.

Dépenses prévues des ministères par opposition aux dépenses réelles (en millions de dollars)			
Secteur d'activité	2002-2003		
	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Personnel en équivalents temps plein	235	235	214
Fonctionnement	24,8	32,0	31,3
Total des dépenses brutes	24,8	32,0	31,3
Moins :			
Recettes disponibles	-	-	-
Total des dépenses nettes	24,8	32,0	31,3
Autres recettes et dépenses			
Recettes non disponibles	-	-	-
Coût des services offerts par d'autres ministères	2,8	2,8	3,0
Coût net du programme	27,6	34,8	34,3
Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues, à cause de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, de nouvelles obligations en vertu de conventions collectives, du report de surplus de l'année précédente et de financement supplémentaire face à des pressions budgétaires.			

La figure 14 ci-dessous présente la ventilation du coût net du programme du BST selon les activités de fonctionnement. Tous les frais généraux ont été répartis entre les activités de fonctionnement servant à soutenir directement la prestation du programme. La plus grande partie des ressources (67,2 %) a été consacrée à la conduite d'enquêtes (constatation des manquements à la sécurité et soutien des enquêtes). Une part appréciable des ressources (23,7 %) a aussi été consacrée à la communication de renseignements sur la sécurité.

Figure 14 : Coût net du programme selon les activités de fonctionnement

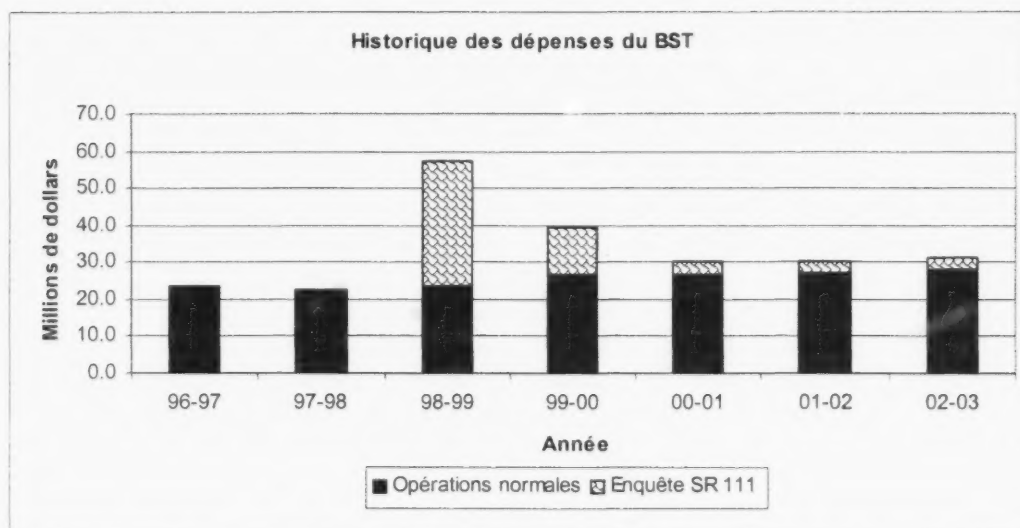
Activités de fonctionnement	Dépenses (millions de dollars)	% des dépenses totales
Constatation des manquements à la sécurité	17,69	51,6
Soutien des enquêtes	5,35	15,6
Accès public à l'information sur la sécurité	8,11	23,7
Satisfaction à l'égard de la qualité et de la ponctualité	0,87	2,5
Sensibilisation des Canadiens au rôle du BST	0,61	1,8
Reconnaissance internationale du BST	0,04	0,1
Formation	1,59	4,6
Total	34,26	100,0

Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Ce tableau résume la façon dont le BST a utilisé les ressources à sa disposition au cours des exercices antérieurs.

Comparaison historique des dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles (en millions de dollars)					
	Dépenses réelles 2000-2001	Dépenses réelles 2001-2002	2002-2003		
			Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	30,1	30,1	24,8	32,0	31,3
Total	30,1	30,1	24,8	32,0	31,3
Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au budget des dépenses principal et aux budgets supplémentaires et des autres autorisations.					
Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues, à cause de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, de nouvelles obligations en vertu de conventions collectives, du report de surplus de l'année précédente et de financement supplémentaire face à des pressions budgétaires.					

Figure 15



En 1998-1999 et 1999-2000, les dépenses sont considérablement plus importantes à cause des coûts de l'enquête sur l'accident du vol SR 111, lesquels s'élèvent à 34,0 millions de dollars et 13,4 millions de dollars, respectivement. En 2000-2001, 2001-2002 et 2002-2003, les coûts de cette enquête se sont élevés en moyenne à 3,3 millions de dollars par année. À partir de 1999-2000, les dépenses du BST ont également augmenté progressivement chaque année en raison d'une augmentation des salaires et des frais généraux.

Annexe C

Adresses Internet d'autres organismes du domaine de la sécurité des transports

On peut consulter d'autres renseignements sur la sécurité des transports au Canada auprès d'autres organismes du gouvernement fédéral qui jouent un rôle dans ce domaine. Les adresses Internet des principaux organismes sont les suivantes :

Transports Canada	www.tc.gc.ca
Office national de l'énergie	www.one.gc.ca
Pêches et Océans – Garde côtière canadienne	www.ccg-gcc.gc.ca
Office des transports du Canada	www.cta-otc.gc.ca
Gendarmerie royale du Canada	www.rcmp-grc.gc.ca
Développement des ressources humaines Canada	www.hrdc-drhc.gc.ca
Défense nationale	www.dnd.ca

D'autres renseignements sur la sécurité des transports dans d'autres pays sont disponibles dans les sites Internet suivants :

États-Unis

National Transportation Safety Board	www.nts.gov
Federal Aviation Administration	www.faa.gov

Australie

Australian Transport Safety Bureau	www.atsb.gov.au
--	--

France

Bureau enquêtes accidents	www.bea-fr.org
---------------------------------	--

Royaume-Uni

Air Accidents Investigation Branch	www.aaib.dtlr.gov.uk
Marine Accidents Investigation Branch	www.maib.dtlr.gov.uk

International

Organisation de l'aviation civile internationale	www.icao.int
Organisation maritime internationale	www.imo.org
International Transportation Safety Association	www.itsasafety.org

Annexe D

Consolidation des rapports

Introduction

Les ministères et organismes du gouvernement sont tenus par la loi de faire rapport au Parlement sur un certain nombre de sujets précis. Ils sont également tenus de faire rapport à des organismes centraux, tels le Secrétariat du Conseil du Trésor, sur une gamme de sujets plus étendue. Dans le cadre de la modernisation de la fonction de contrôleur, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a formé un partenariat avec quatre autres petits organismes pour entreprendre un examen de toutes ces exigences en matière de rapports, en vue de simplifier à la fois les rapports et leur processus de production. Le Secrétariat du Conseil du Trésor a octroyé des fonds – à même les fonds d'innovation pour la modernisation de la fonction de contrôleur – et un appui à cette initiative.

La première phase consistait à mener des recherches pour mieux définir les enjeux et cerner les pratiques exemplaires actuelles. Un rapport de recherche a été publié; on peut l'obtenir sur demande auprès du BST. Un sommaire du rapport se trouve en outre dans le site Web des petits organismes, à l'adresse <http://www.cso-cpo.gc.ca>.

La seconde phase de l'initiative consiste à mettre à l'essai diverses options. Le BST a accepté de diriger un de ces projets pilotes centrés sur le rapport ministériel sur le rendement. La présente annexe a été ajoutée au Rapport ministériel sur le rendement du BST pour démontrer la forme que pourrait prendre le regroupement et la simplification de divers rapports. Ce modèle servira au cours de la prochaine année pour lancer un dialogue avec divers intervenants afin de déterminer s'il s'agit d'une façon utile de présenter des rapports, qui comble les besoins en information tout en réduisant la charge que doit assumer l'organisation. Des recommandations seront par la suite formulées à l'intention du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Il importe de signaler que tous les rapports regroupés dans la présente annexe y figurent uniquement à des fins d'illustration. Chaque rapport individuel portant sur 2002-2003 a été produit par le BST et déposé au Parlement ou présenté au Secrétariat du Conseil du Trésor de la façon habituelle. L'information contenue dans la présente annexe y figure donc en double. Sous réserve des résultats de ce projet pilote cependant, il s'agirait à l'avenir de présenter cette information uniquement dans le rapport ministériel sur le rendement.

1 – Rapports exigés par la loi

Le BST est tenu en vertu de la loi de présenter un rapport officiel au Parlement sur cinq sujets :

- ses propres activités, constatations et recommandations;
- ses comptes financiers, en y joignant le rapport de la vérificatrice générale;
- sa gestion des activités liées à l'accès à l'information;
- sa gestion des activités liées au respect de la vie privée;
- sa gestion des programmes d'équité en matière d'emploi.

Les pages suivantes regroupent les renseignements essentiels sur chacun de ces sujets. De plus amples renseignements sont accessibles dans le site Web du BST au <http://www.bst.gc.ca>.

1.1 Activités du BST

(En vertu du paragraphe 13(3) de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports)

Les activités du BST et les résultats obtenus sont décrits à la partie 3 du présent rapport. Le détail des constatations et recommandations présentées par le BST au cours de 2002-2003 figurent dans le rapport annuel du BST et se trouvent dans le site Web du BST à l'adresse <http://www.bst.gc.ca>. Le BST fait également rapport au public sur ses enquêtes; les rapports des diverses enquêtes se trouvent dans son site Web.

1.2 Comptes financiers et rapport de la vérificatrice générale

(En vertu du paragraphe 13(2) de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports)

Le BST a produit un ensemble complet d'états financiers conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor. Ces états sont fondés sur la comptabilité d'exercice et les principes comptables généralement reconnus au Canada. L'annexe E contient ces états financiers. La vérificatrice générale du Canada les a vérifiés et a produit son rapport indépendant, qui figure également ci-joint.

L'information financière présentée à l'annexe B du présent rapport a été compilée selon le principe de la comptabilité de caisse, de façon à coïncider avec les ressources approuvées par le Parlement dans les lois de crédits. Les chiffres figurant dans les états financiers ne correspondront donc pas complètement à ceux figurant à l'annexe B. La note 3 des états financiers présente toutefois un rapprochement des deux ensembles de chiffres.

1.3 Accès à l'information

(En vertu du paragraphe 72(1) de la Loi sur l'accès à l'information)

Le BST gère ses activités relatives à l'accès à l'information conformément aux dispositions législatives et aux politiques gouvernementales. Une délégation de pouvoir adéquate a été prévue. En tout, 82 demandes ont été reçues au cours de l'année et une a été reportée de l'année précédente. À la fin de l'année, 70 demandes avaient été comblées, ce qui en laissait 13 en instance. Sur les 70 demandes traitées durant l'année, 48 l'ont été dans le délai prévu de 30 jours; dans 21 cas, le BST a demandé et obtenu une prolongation; et dans un cas, le BST a dépassé le délai. Le temps moyen requis pour traiter une demande pendant la période de déclaration 2002-2003 était de 38,7 jours civils. Conformément aux politiques approuvées, le BST a perçu 547,80 \$ en frais de demande et de copies à l'égard de ces demandes.

Par ailleurs, 163 demandes informelles ont été reçues et traitées en 2002-2003. Le BST continue d'encourager le public à obtenir l'information par des moyens non officiels, en communiquant avec la Division des communications ou en visitant le site Web de l'organisme. Une quantité de plus en plus grande d'information est mise proactivement à la disposition du public dans le site Web.

Aucune plainte n'a été déposée à l'encontre du BST en 2002-2003. Le Commissariat à l'information poursuit ses enquêtes quant à deux plaintes de l'année précédente. Cinq demandes de révision par la Cour fédérale ont été présentées au cours de l'exercice. Une demande a été retirée par le requérant; les autres seront examinées simultanément puisqu'elles concernent toutes les bandes et transcriptions du contrôle aérien.

1.4 Respect de la vie privée

(En vertu du paragraphe 72(1) de la Loi sur la protection des renseignements personnels)

Le BST gère ses activités relatives au respect de la vie privée conformément aux dispositions législatives et aux politiques gouvernementales. Une délégation de pouvoir adéquate a été prévue. Le BST demeure vigilant pour ce qui est de protéger les renseignements personnels qu'il détient. Les employés connaissent leur responsabilité de protéger les renseignements personnels dans le cadre de leurs fonctions et de respecter le Code de pratiques équitables en matière de renseignements. Cinq demandes officielles de renseignements personnels ont été reçues et comblées en 2002-2003. Quatre demandes ont été traitées dans le délai prévu de 30 jours et une l'a été dans un délai de 60 jours. Aucune plainte n'a été reçue au cours de l'exercice.

1.5 Équité en matière d'emploi

(En vertu des paragraphes 21(3) et 21(4) de la Loi sur l'équité en matière d'emploi)

Le BST tient à assurer l'équité en matière d'emploi. En 2002-2003, l'organisme a réactivé son comité ministériel d'équité en matière d'emploi. Ce comité est composé de membres de divers groupes désignés; il aidera la direction à cerner et appliquer des mesures en vue de promouvoir et soutenir l'équité en milieu de travail. Un sondage visant l'identification volontaire des employés a fait en sorte que le nombre d'employés reconnus comme membres d'un des groupes désignés a augmenté. Le BST a par ailleurs participé à plusieurs activités interministérielles visant à promouvoir l'équité en matière d'emploi.

Globalement, la représentation des quatre groupes désignés au sein du personnel du BST surpasse la disponibilité selon les données du recensement (voir la figure 16 ci-dessous). Cependant, des écarts persistent dans certaines catégories et groupes professionnels. Le plus grand défi à relever pour le BST demeure le recrutement de femmes dans la catégorie technique.

Figure 16 : Représentation des groupes désignés au titre de l'équité en matière d'emploi, au 31 mars 2003

Groupe désigné	Total des employés	Représentation des groupes désignés		Disponibilité (selon le recensement)		Écart
	Nombre	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
Femmes	217	72	33,2	68	32,3	4
Peuples autochtones	217	2	1	2	1	0
Personnes handicapées	217	12	5,5	7	4,5	5
Minorités visibles	217	19	8,8	17	8,7	2

Des efforts se poursuivent pour recruter des candidats des groupes désignés. Des investissements ont également été effectués afin d'offrir aux membres des groupes désignés des possibilités de formation et de perfectionnement. Des séances d'information sur la diversité en milieu de travail ont été offertes aux employés et aux gestionnaires.

2 – Autres rapports d'intérêt

En vertu des politiques gouvernementales, le BST est également tenu de faire rapport à d'autres ministères pour leur permettre de remplir leur mandat et de respecter leurs propres obligations en matière de rapports au Parlement. Une partie de l'information en cause revêt un intérêt potentiel pour le Parlement et le public canadien. Dans l'intérêt de la transparence et de l'imputabilité, le BST considère que l'information sur les sujets suivants devrait être divulguée :

- les langues officielles;
- le multiculturalisme;
- les activités de passation de contrats;
- les achats auprès d'entreprises autochtones;
- l'utilisation de carburants de remplacement.

Les pages suivantes présentent un regroupement des principaux renseignements sur chacun de ces sujets.

2.1 Langues officielles

(Se rapporte à la Loi sur les langues officielles)

Dans l'ensemble, 26,8 p. 100 des employés du BST sont des francophones, en comparaison des 22,6 p. 100 de répondants au recensement de 2001 indiquant le français comme langue maternelle. En ce qui concerne la représentation des anglophones au Québec, ils y représentent 21,4 p. 100 des employés du BST alors qu'ils constituent 7,8 p. 100 de la population. Le BST considère donc qu'il respecte les exigences d'une participation équitable. Tous les cadres supérieurs du BST sont entièrement bilingues et satisfont aux critères prescrits. La plupart des autres employés occupant des postes bilingues respectent également les exigences linguistiques de leur poste. Seuls 13 employés ne le font pas : cinq sont exemptés et les autres soit suivent déjà une formation linguistique, soit disposent d'un plan en ce sens.

Le BST respecte les exigences de la *Loi sur les langues officielles*. La supervision des employés se fait dans la langue choisie par chacun d'eux. Les services personnels et centraux sont offerts à tous les employés dans la langue de leur choix. Au besoin, des dispositions administratives sont prévues pour pallier les cas où un employé ne respecte pas encore entièrement les exigences linguistiques de son poste. Toutes les publications du BST sont offertes dans les deux langues et toute l'information du site Web du BST est entièrement bilingue. Un suivi constant est effectué pour garantir le respect des exigences de la loi et des politiques.

2.2 Multiculturalisme

(Se rapporte à la Loi sur le multiculturalisme canadien)

En raison de la nature de son mandat, le BST n'a que peu de contacts directs avec le public canadien. Le BST mène ses activités principalement auprès de l'industrie des transports et des instances de réglementation connexes. Il n'a donc guère l'occasion de contribuer à la promotion et à l'essor du multiculturalisme au sein de la société canadienne. Néanmoins, il veille toujours à ce que ses produits de communication et ses messages soient sensibles au multiculturalisme et en tiennent compte. De plus, le BST voit à ce que tous ses employés puissent participer à des séances de sensibilisation à la diversité pour les préparer à interagir avec des Canadiens de divers horizons culturels dans le cadre de leurs fonctions. Le BST s'assure aussi, s'il y a lieu, que des mesures adéquates soient prises pour offrir des services de traduction ou d'interprétation lors d'entrevues au cours d'enquêtes sur la sécurité.

2.3 Passation de contrats

(Se rapporte à la réglementation gouvernementale régissant la passation de contrats, l'Accord sur l'Organisation mondiale du commerce, l'Accord de libre-échange nord-américain et l'Accord sur le commerce intérieur)

En 2002-2003, le BST a passé 228 contrats valant au total environ 4,2 millions de dollars. La figure 17 en présente une ventilation. La plupart des contrats ont été passés en vertu du pouvoir délégué du BST, mais certains contrats non délégués ont été établis par l'entremise de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Les besoins font normalement l'objet d'un appel d'offres compétitif, soit par l'entremise du service gouvernemental en ligne d'appels d'offres, soit en recourant à des listes de fournisseurs du BST. Les contrats non concurrentiels sont passés uniquement dans les cas où les besoins sont d'une faible valeur monétaire ou lorsque des besoins opérationnels urgents doivent être comblés. Toutes les dispositions de l'Accord sur l'Organisation mondiale du commerce, de l'Accord de libre-échange nord-américain et de l'Accord sur le commerce intérieur ont été respectées. Aucune plainte n'a été déposée à l'encontre du BST au sujet de ses activités de passation de contrats.

Figure 17 : Activités de passation de contrats du BST

	Contrats inférieurs à 25 000 \$				Contrats supérieurs à 25 000 \$				Total	
	Concurrentiels		Non concurrentiels		Concurrentiels		Non concurrentiels			
	Nbre	000 \$	Nbre	000 \$	Nbre	000 \$	Nbre	000 \$	Nbre	000 \$
Biens	82	129	4	62	6	1 018	0	0	92	1 209
Services	64	175	65	764	7	2 041	0	0	136	2 980
Total	146	304	69	826	13	3 059	0	0	228	4 189

2.4 Achats auprès d'entreprises autochtones

(Se rapporte à la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones)

Le BST soutient activement cette initiative gouvernementale visant à aider les collectivités autochtones à créer des entreprises commerciales viables. En 2002-2003, le BST avait annoncé l'objectif de réserver 50 000 \$ d'achats ou de contrats à des entreprises autochtones. Cet objectif a été surpassé, des transactions s'élevant en tout à 392 000 \$ ayant été conclues avec des entreprises autochtones au cours de l'année. Par conséquent, le BST a reconsidéré et augmenté ses objectifs pour les années futures. Malgré ses succès dans ce domaine, le BST tient à poursuivre ses efforts en vue de promouvoir le recours à des entreprises autochtones qui peuvent offrir les services de soutien nécessaires à la réalisation de son mandat.

2.5 Utilisation de carburants de remplacement

(Se rapporte à la Loi sur les carburants de remplacement)

La *Loi sur les carburants de remplacement* exige que les ministères et organismes du gouvernement achètent des véhicules utilisant un carburant de remplacement lorsque c'est possible aux plans économique et opérationnel. En 2002-2003, le BST a acheté sept véhicules motorisés, dont aucun n'utilise un carburant de remplacement. Dans chaque cas, une analyse a été réalisée et il s'est avéré que l'utilisation d'un véhicule alimenté par un carburant de remplacement n'était pas viable aux plans économique et opérationnel. Le BST possède actuellement un véhicule hybride essence-propane; il envisage d'acquérir des véhicules hybrides supplémentaires ainsi que des véhicules pouvant utiliser du carburant E-85 à l'éthanol.

Annexe E

États financiers et Rapport de la vérificatrice

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

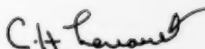
Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice financier terminé le 31 mars 2003 et de toute l'information figurant dans le présent rapport incombe à la direction du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST).

Nous avons préparé ces états financiers conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor basées sur les principes comptables généralement reconnus du Canada, en se fondant sur les meilleures estimations possibles et en faisant preuve de jugement éclairé, le cas échéant. Les présents états financiers devraient être consultés en se référant aux principales conventions comptables décrites dans les notes.

La direction a préparé et tient à jour des livres, des registres, des mécanismes de contrôle interne et des pratiques de gestion pour donner une assurance raisonnable que les éléments d'actif du Bureau sont protégés et contrôlés, que les ressources sont gérées de façon économique et efficace aux fins de la réalisation des objectifs ministériels et que les opérations sont exécutées conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à ses règlements et conformément aux autres politiques gouvernementales et exigences législatives pertinentes.

Les opérations et les états financiers du BCEATST ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada, le vérificateur indépendant nommé pour le Bureau.


Camille H. Thériault
Le président

Gatineau, Canada
le 3 juin 2003


Jean L. Laporte, CGA
L'agent financier supérieur



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au président du Bureau canadien d'enquête sur les accidents
de transport et de la sécurité des transports
et au président du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai vérifié l'état de la situation financière du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports au 31 mars 2003 et les états des résultats et de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Bureau. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Bureau au 31 mars 2003 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Sylvain Ricard, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 3 juin 2003

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
État de la situation financière
en date du 31 mars
(en milliers de dollars)

	2003	2002
ACTIF		
Actif financier		
Somme à recevoir du Trésor	3 152 \$	2 735 \$
Débiteurs et Avances (note 4)	765	115
Total de l'actif financier	3 917	2850
Actif non financier		
Charges payées d'avance	69	25
Stocks non destinés à la revente	130	166
Immobilisations (note 5)	4 122	4119
Total de l'actif non financier	4 321	4310
Total de l'actif	8 238 \$	7 160 \$
PASSIF		
Créditeurs et charges à payer	3 317 \$	2 742 \$
Congés et temps supplémentaire accumulés par les employés	910	814
Indemnités de départ	3 242	3099
Total du passif	7 469	6 655
ACTIF NET	769	505
Total Passif et Actif net	8 238 \$	7 160 \$

Éventualités et engagements (note 9 et note 10 respectivement)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Camille H. Thériault
Le président

Jean L. Laporte, CGA
L'agent financier supérieur

Gatineau, Canada
le 3 juin 2003

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
État des résultats et de l'actif net
pour l'exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)

	2003	2002
Produits		
Vente de biens et services	27 \$	69 \$
Autres produits non fiscaux	86	8
Total des produits	113	77
Charges		
Salaires	17924	18151
Avantages sociaux	4 489	4 718
Services professionnels et spéciaux	4 384	3 860
Transport et communications	1892	1892
Locaux	1700	1566
Information	1 481	666
Amortissement (note 5)	1 050	912
Services publics, fournitures et approvisionnements	654	601
Achat de services de réparation et d'entretien	541	452
Construction et/ou acquisition de machines et de matériel	184	138
Locations	112	107
Pertes sur l'aliénation d'actifs	43	-
Autres dépenses	30	3
Total des charges	34 484	33 066
Résultats nets d'exploitation	(34 371)	(32 989)
Autres produits (note 6)	326	237
Autres charges (note 6)	326	237
Résultats nets	(34 371)	(32 989)
Actif net, début d'exercice	505	466
Liquidités nettes fournies par le gouvernement (note 3)	31 211	28,251
Variation - Somme à recevoir du Trésor	416	1,758
Services reçus gratuitement	3 008	3,019
Actif net, fin d'exercice	769 \$	505 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2003	2002
Activités d'exploitation		
Résultats nets	34 371 \$	32,989 \$
Éléments sans effet sur l'encaisse inclus dans les résultats nets		
Services reçus gratuitement (note 8)	3 008	3019
Amortissement des immobilisations	1 050	912
Indemnités de départ	143	-
Perte sur aliénation d'immobilisations	41	5
Revenus en provenance d'autres ministères	38	-
	4 280	3 936
Variations provenant de l'état de la situation financière		
Variation du passif	671	1 876
Variation des débiteurs et avances, charges payées d'avance et des stocks	-656	(85)
	15	1 791
Liquidités utilisées dans les activités d'exploitation	30 076	27 262
 Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	1 135	989
Liquidités utilisées dans les activités d'investissement	1 135	989
Liquidités nettes fournies par le gouvernement	31 211 \$	28,251 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
Notes complémentaires aux états financiers
pour l'exercice terminé le 31 mars 2003

1. Autorisations et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Dans ses activités quotidiennes le BCEATST est mieux connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du Bureau est de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le Bureau peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le Bureau a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges du Bureau sont financées par une autorisation budgétaire annuelle alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

(a) Ces états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor du Canada basées sur les principes comptables généralement reconnus du Canada.

(b) Crédits parlementaires - le BCEATST est surtout financé par le biais de crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Les crédits consentis au BCEATST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers prévus par les principes comptables généralement reconnus du Canada, étant fondés dans une large mesure sur les besoins de trésorerie. Ainsi, les postes consignés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux auxquels il est pourvu par les crédits parlementaires. La note 3a) présente de l'information au sujet de la provenance et de l'utilisation des crédits. La note 3b) établit un rapprochement général entre les deux types de rapports financiers. La note 3c) présente le rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement.

(c) Somme à recevoir du Trésor - En tant qu'établissement public, le BCEATST exerce ses activités à même les fonds du Trésor. Le Trésor est administré par le receveur général du Canada. Toutes les rentrées de fonds sont déposées dans le Trésor et tous les débours faits par le BCEATST proviennent du Trésor. La somme à recevoir du Trésor représente le montant d'encaisse que le BCEATST a le droit de tirer du Trésor, sans crédits budgétaires additionnels, afin de s'acquitter de ses obligations.

(d) Produits - ceux-ci sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents sont survenus. Les produits déjà encaissés mais non réalisés sont divulgués dans l'état de la situation financière comme Produits reportés.

(e) Indemnités de départ des employés - sont calculées en utilisant des renseignements dérivés des résultats des calculs actuariels pour les indemnités de départ des employés à l'échelle du gouvernement. Les indemnités de départ des employés lors de la cessation d'emploi représentent des obligations du BCEATST qui sont normalement financées dans les exercices futurs lorsque les paiements sont effectués.

(f) Congés annuels et heures supplémentaires - sont passés en charges dans l'exercice au cours duquel l'employé les acquiert.

(g) Cotisations aux régimes de pensions - sont constatées dans l'exercice où ces cotisations sont versées. Les cotisations sont calculées en se basant sur une moyenne gouvernementale rajustée annuellement. Les excédents ou les déficits actuariels ne sont pas inscrits dans les livres du BCEATST mais sont constatés dans les états financiers consolidés du gouvernement du Canada.

(h) Services reçus gratuitement des autres ministères - sont consignés comme des charges d'exploitation. La note 8 présente une estimation des principaux types de services fournis gratuitement au BCEATST.

(i) Débiteurs - les comptes débiteurs sont consignés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Des provisions sont établies pour tous les débiteurs où le recouvrement est incertain.

(j) Stocks non destinés à la revente - ces éléments comprennent des pièces de rechange et des fournitures détenues aux fins de la prestation future des programmes et ne sont pas destinés à la revente. Les stocks sont évalués au prix coûtant. Lorsqu'ils n'ont plus de potentiel d'utilisation, ils sont évalués au moindre du prix coûtant ou de la valeur de réalisation nette.

(k) Immobilisations - tous les éléments d'actif ainsi que les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 2 000 \$ sont comptabilisés selon leur coût d'achat. La capitalisation des logiciels et des améliorations locatives a été effectuée sur une base prospective à compter du 1er avril 2001. Les immobilisations sont amorties selon une méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation comme suit :

Catégorie d'actif	Période d'amortissement
Immeubles	30 ans
Ameublement	10 ans
Matériel de bureau	5 ans
Matériel de laboratoire	10 ans
Matériel informatique	4 ans
Logiciels	3 ans
Véhicules automobiles	7 ans
Autres véhicules	15 ans
Améliorations locatives	moindre de la durée de vie utile ou de la durée du bail

(l) Opérations en devises - les opérations en devises sont converties en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de la transaction. L'actif et le passif en devises étrangères sont convertis selon les taux en vigueur à la fin de l'exercice.

(m) Incertitude relative à la mesure, la préparation des états financiers exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif, du passif, des produits et des charges consignés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considérait que les estimations et les hypothèses étaient raisonnables. La durée de vie utile des immobilisations, les indemnités de départ des employés et l'évaluation des passifs éventuels sont les éléments les plus importants qui ont fait l'objet d'estimations.

3. Crédits parlementaires

a) Rapprochement aux crédits parlementaires votés

(en milliers de dollars)	2003	2002
Crédits parlementaires votés		
Charges d'exploitation du BCEATST - Crédit 25	21 510 \$	21 038 \$
Budget supplémentaire - Crédit 25a	3 995	480
Budget supplémentaire - Crédit 25b	1 353	4,059
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 10	406	469
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 15	1 415	1,579
Total des crédits parlementaires votés	28 679	27,625
Moins: autorisations non utilisées	562	873
	28 117	26,752
Autorisations législatives		
Dépense du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	39	18
Dépense des produits perçus en vertu de l'article 29.1 de la LGFP	22	68
Cotisations aux régimes d'avantages sociaux	3,098	3,213
Total des autorisations législatives utilisées	3,159	3,299
Total des autorisations utilisées	31 276 \$	30,051 \$

b) Rapprochement entre les résultats nets et l'utilisation des crédits

(en milliers de dollars)	2003	2002
Résultats nets	34 371 \$	32,989 \$
Rajustements pour les postes sans incidence sur les crédits		
Moins		
Services reçus gratuitement	3 008	3,019
Amortissement	1 050	912
Indemnités de départ	143	71
Congés payés	96	53
Stocks utilisés	81	17
Charges payées d'avance	44	26
Pertes sur l'aliénation d'actifs	41	5
	4 463	4 103
Plus		
Dépense des coûts recouvrés	22	68
Remboursements des charges d'exercices antérieurs	7	5
	29	73
Rajustements pour les postes ayant une incidence sur les crédits		
Plus		
Achat d'immobilisations	1 135	989
Sommes à recevoir et avances	210	115
Achat de stocks	41	74
Améliorations locatives	14	-
	1 400	1,178
Moins		
Produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	39	18
Rentrées de produits disponibles	22	68
	61	86
Total des crédits utilisés	31 276 \$	30,051 \$

c) Rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement

(en milliers de dollars)	2003	2002
Liquidités nettes fournies par le gouvernement	31 211 \$	28 251 \$
Produits	113	77
Variation nette du fonds de roulement hors caisse imputée au crédit	-48	1 723
Total des crédits utilisés	31,276 \$	30 051 \$

4. Débiteurs et Avances

(en milliers de dollars)	2003	2002
TPS remboursable	554 \$	38 \$
Autres ministères	165	1
Entités externes	38	65
Avances aux employés	8	11
Total	765 \$	115 \$

5. Immobilisations

(en milliers de dollars)

Catégorie d'immobilisations	Coût historique 1er avril 2002	Ajouts	Aliénations	Amortissement de l'exercice	Amortissement cumulé 31 mars 2003	Valeur comptable nette 31 mars 2003	Valeur comptable nette 1er avril 2002
Immeubles	2715 \$	- \$	- \$	112 \$	1708 \$	1 007 \$	1119 \$
Ameublement	937	132	-	55	706	363	285
Matériel de bureau	358	47	-	30	318	87	70
Matériel de laboratoire	3698	4	-	99	3287	415	511
Matériel informatique	4490	618	-	591	3 788	1320	1293
Logiciels	215	157	-	75	86	286	204
Véhicules automobiles	915	162	204	75	326	547	540
Autres véhicules	113	-	-	5	41	72	78
Améliorations locatives	19	15	-	8	8	26	19
Total	13460 \$	1135 \$	204 \$	1050 \$	10 268 \$	4 122 \$	4119 \$

6. Autres produits et charges

Le BCEATST est responsable de coordonner la gestion financière des fonds pour les réseaux des petits organismes. Les produits sont constitués des contributions au partage des coûts par l'ensemble des organismes. Les charges sont les déboursés effectués au nom du groupe. Chaque ministère fera rapport de sa quote-part respective des charges dans ses états financiers.

En 2003, le BCEATST et Transports Canada ont participé conjointement à un projet appelé Gouvernement en direct. En vertu des modalités de l'entente de projet, Transports Canada a versé une somme de 220 000\$ au BCEATST pour le développement de divers interfaces entre les bases de données sur la sécurité des transports. Cette somme est incluse dans les autres produits et les autres charges. Transports Canada fera rapport des charges pertinentes dans ses états financiers.

7. Charges liées à l'enquête sur l'écrasement du vol 111 de Swissair

Le 2 septembre 1998, le vol 111 de Swissair s'est abîmé dans l'océan Atlantique à environ 5 milles marins de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse. Selon la législation canadienne et les conventions internationales, le BCEATST a la responsabilité de faire une enquête approfondie sur cet accident. Cette enquête s'avère très complexe et exige des ressources considérables, la plupart ayant été fournies par la Défense nationale, Pêches et Océans et la Gendarmerie royale du Canada. Des crédits supplémentaires ont été obtenus du Parlement vu que les crédits de fonctionnement attribués au BCEATST étaient insuffisants pour couvrir les coûts d'une enquête de cette envergure et complexité. Les charges de l'exercice reliées à cette enquête sont incluses dans l'état des résultats et sont détaillées ci-dessous. Même si l'enquête est maintenant complétée, un certain nombre d'activités restent à être terminées. Des charges additionnelles sont donc prévues pendant l'exercice 2003-2004.

Charges pour l'enquête du vol 111 de Swissair (en milliers de dollars)	2003	2002
Information	1 168 \$	298 \$
Salaires	864	1 281
Services professionnels et spéciaux	803	911
Transport et communications	200	210
Avantages sociaux	75	353
Locations	43	59
Services publics, fournitures et approvisionnements	29	50
Amortissement	28	26
Locaux	21	31
Achat de services de réparation et d'entretien	12	3
Construction et/ou acquisition de machines et de matériel	9	26
Total	3 252 \$	3 248 \$

8. Opérations entre entités apparentées

Le BCEATST est une propriété commune du gouvernement du Canada, comme tous les ministères, établissements publics et sociétés d'État. Le BCEATST effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les modalités commerciales usuelles s'appliquant à tous les particuliers et à toutes les entreprises, sauf que certains services sont offerts gratuitement tel qu'indiqué à la note 2 (h).

Services reçus gratuitement (en milliers de dollars)			
Ministère	Type de service	2003	2002
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	Locaux, modifications de locaux et autres services	1 700 \$	1 566 \$
Conseil du Trésor du Canada	Cotisations de l'employeur aux régimes d'assurance santé	1 221	1 413
Vérificatrice générale du Canada	Vérification externe	60	19
Développement des ressources humaines Canada	Administration de l'indemnisation pour accidents au travail	27	21
Total		3 008 \$	3 019 \$

Tel que stipulé à la note 6, le BCEATST a également reçu une somme de 220 000\$ de Transports Canada.

9. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BCEATST est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est constaté et une charge enregistrée dans les états financiers consolidés du gouvernement. Ce passif estimatif n'est pas porté aux états financiers du BCEATST jusqu'à ce que son montant soit établi avec certitude.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2003, il y a diverses poursuites civiles intentées contre le Bureau. Aucun passif n'a été enregistré aux états financiers puisque la direction du BCEATST considère improbable que les poursuites soient réussies.

10. Engagements

De par leur nature, les activités du BCEATST donnent lieu à certains marchés et obligations importants en vertu desquels le BCEATST s'engage à effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs années, lors de la prestation de services ou de la fourniture de biens. Présentement, ces types d'engagements s'appliquent uniquement aux deux prochains exercices. Les principaux engagements pour lesquels une estimation raisonnable peut être effectuée sont:

(en milliers de dollars)	Engagements		
	2004	2005	Total
Achat d'autres biens et services	1,774 \$	35 \$	1,809 \$

